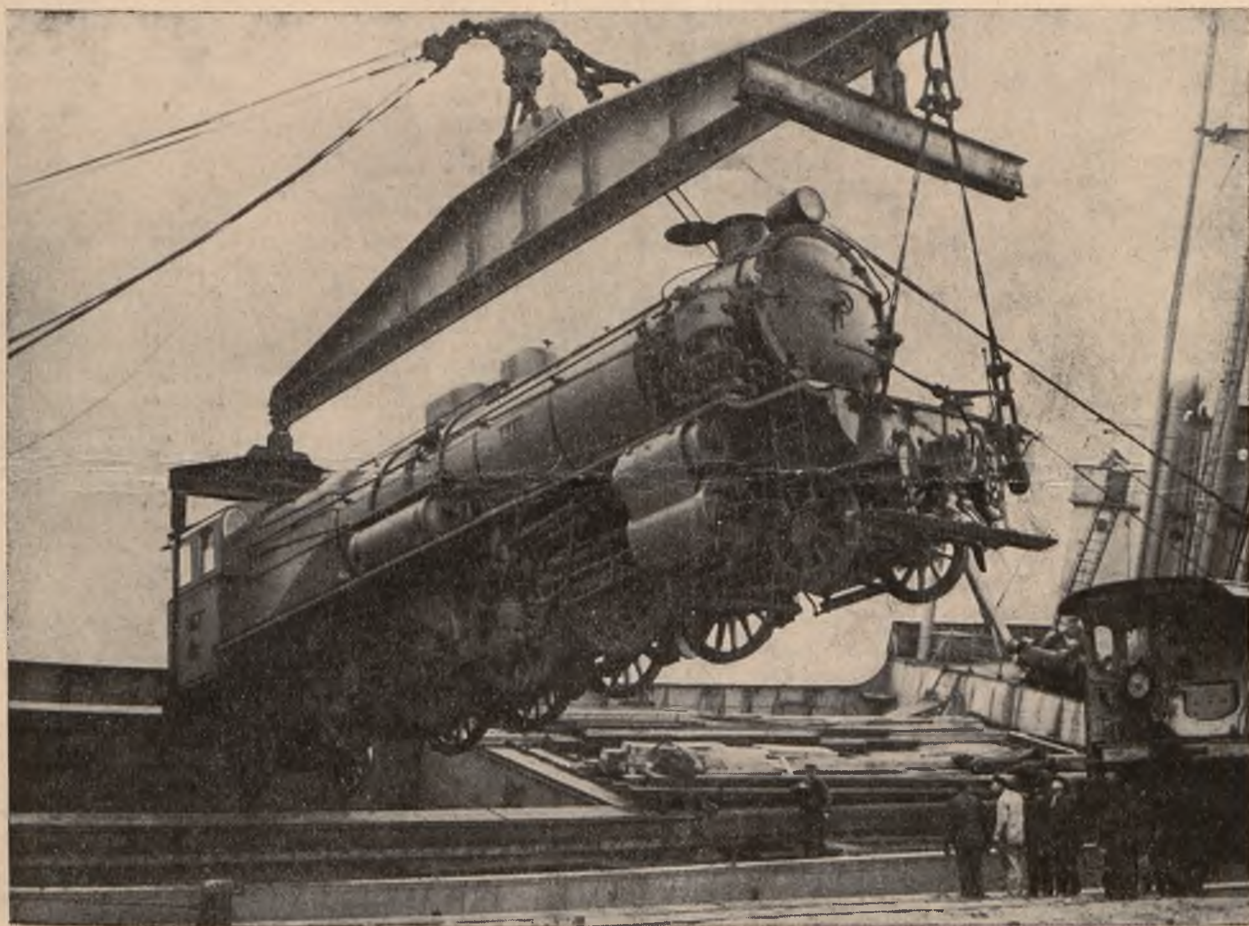
WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

ROK II KWIECIEŃ 1932 ZESZ. 4



Przeładunek parowozów w porcie gdyńskim, wykonanych przez Pierwszą Fabrykę Lokomotyw w Chrzanowie dla francuskich kolei kolonjalnych w Marokko.

POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA (P. A. T.)
GDYNIA

Wydanie III.

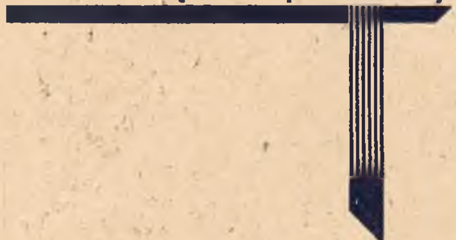


Informatora

Gdynia-Port

z planem miasta i portu, uzupełnione i poprawione, z nowemi morskiemi opłatami portowemi, w języku polskim i angielskim

ukaże się w sprzedaży



w dniach najbliższych

w cenie zł. 4,—

Zamówienia przyjmuje

Centrala i wszystkie oddziały

Polskiej Agencji Telegraficznej



Regularna komunikacja okrętowa

Ekspedjujemy następujące statki z Gdańska, i Gdyni do portów:

Stavanger, Bergen, Trondheim

oraz innych zach.-norweskich portów:

par. „URSA" ładuje w Gdańsku obecnie

par. „JAEDEREN" ładuje w Gdańsku 21/4, w Gdyni 18/4

Oslo

oraz innych wschodnio-norweskich portów:

par. „AKERSHUS" ładuje w Gdańsku 13/4, 25/4.

Gothenburg

oraz innych zachod.-szwedzkich portów i Lubeki:

par. „URSA" ładuje w Gdańsku obecnie

par. „JAEDEREN" ładuje w Gdańsku 21/4, w Gdyni 18/4

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca i innych hiszpańskich i marokańskich portów

par. „LAS PALMAS" ładuje w Gdańsku 12/4

par. „PORTO" ładuje w Gdańsku 5-8/5

Algier, Egipt, Palestyna Syria, Turcja, Grecja i porty Morza Czarnego

M/S „ERLAND" do portów Piraeus, Aleksandrette, Beyrouth, Jaffa i Aleksandrja ładuje w Gdańsku 14/4, w Gdyni 11/4

par. „SMALAND" do portów Algier, Piraeus, Istanbul, Haifa, Jaffa i Aleksandrja ładuje w Gdańsku 21/4, w Gdyni 20/4

M/S. „NORDLAND" do portów Piraeus, Istanbul, Beyrouth, Jaffa, Aleksandrja ładuje w Gdańsku 25/4, w w Gdyni 26/4

Towary na konosament przejściowy przyjmuje się do wszystkich portów Bliskiego Wschodu i Morza Czarnego.

Rio de Janeiro—Santos—Buenos Aires

par. „EQUATOR" ładuje w Gdańsku 2/5

Karlskrona

par. „BORGHOLM" ładuje w Gdyni 20/4

Karlskrona—Gdynia--Gdańsk

par. „BORGHOLM" 18/4

Morze Śródziemne — Gdynia Gdańsk

z Sycylji:

par. „GALLIA" Catania ca 16/4, Messina 18/4, Palermo ca 19/4,

par. „CATALONIA" Messina ca 22/4, Catania ca 23/4, Palermo ca 25/4

par. „FRISIA" Catania ca 2/5, Messina ca 3/5, Palermo ca 4/5

par. „BOTHNIA" Catania ca 9/5, Messina ca 10/5, Palermo ca 11/5

z Hiszpanji:

par. „VALENCIA" Gandia ca 12/4, Valencia ca 13/4, Alicante ca 14/4, Cartagena ca 15/4, Malaga ca 16/4

par. „HISPANIA" Gandia ca 22/4, Valencia ca 23/4, Alicante ca 25/4, Cartagena ca 26/4, Malaga ca 27/4

par. „ALBANIA" Tarragona ca 27/4, Gandia ca 28/4, Valencia ca 29/4, Alicante ca 30/4, Cartagena ca 2/5, Malaga ca 3/5,

Porty Golfu — Gdynia

M/S „TOPEKA" ładuje w New Orleans, w połowie kwietnia, w Savannach 20/4

M/S. „TOLEDO" ładuje w New Orleans, Galveston/Houston w drugiej połowie kwietnia

M/S. „BLANKAHOLM" ładuje w New Orleans, Galveston/Houston w pierwszej połowie maja, w Savannach 20/5

M/S. „AMERICA" ładuje w New Orleans, Galveston/Houston w drugiej poł-wie maja.

Buenos Aires — Gdańsk

par. „BORE IX" ładuje obecnie.

par. „BORE VIII" ładuje w końcu kwietnia/na początku maja.

Rio de Janeiro — Gdańsk/Gdynia

par. „BORE IX" ładuje w ,ołowie kwietnia.

Zachodnie Marokko—Gdańsk

par. „PORTO" 20/4

Lizbona — Gdańsk

par. „LISBOA" 14/4

par. „BILBOA" ca 20/4

par. „PORTO" ca 25/4

Aleksandrja—Gdańsk/Gdynia

M/S. „GOTLAND" ładuje 15-20/4

M/S. „BLALAND" ładuje 1-5/5

M/S. „HEMLAND" ładuje 15-20/5

Ekspedjujemy następujące statki z Gdańska do portów:

LONDYN S. C. D.

par. „AGNETE MAERSK" ładuje obecnie

par. „RAUNA" ca 18/4

TYNE DOCK i A. E. DOCK

par. „SAULE" ca 18/4

par. „AUSMA" lub Subst. ca 20/4

MANCHESTER

par. „HERTA MAERSK" ładuje obecnie.

par. „EFFIE MAERSK" lub Subst. ca 15/4

LIVERPOOL

par. „ROBERT MAERSK" lub Subst. ca 15/4

par. „RITA MAERSK" lub Subst. ca 25/4

PRESTON i GARSTON

par. „TURAIDA" ładuje obecnie

NEWPORT

par. „CORNELIA MAERSK" lub Subst. ca 20-25/4

SOUTHAMPTON

par. „VAIDAVA" lub Subst. w końcu kwietnia/na początku maja

AMSTERDAM

par. „ELLA HALM" lub Subst. ca 15/4

ROTTERDAM

par. „ELLA HALM" ca 15/4

ANTWERPJA

par. „DORAVORE" ładuje obecnie

par. „ELLAVORE" ca 20/4

GANDAWA

par. „WARNOW" lub Subst. ca 12/4

Zastrzega się zmiany.

O zgłoszenia ładunków uprasza się i informacji udzielają agenci

BERGENSKE **BALTIC TRANSPORTS, LTD. S. A.**

GDYNIA, PORTOWA, TELEFON 1230

Gdańsk, Hundegasse 89, Tel. 225-41

ROK II KWIECIEŃ 1932 ZESZ. 4

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: GDYNIA, PORTOWA, RÓG ŚW. WOJCIECHA TEL. 1720
KONTO BANKOWE: KOMUNALNA KASA OSZCZĘDNOŚCI M. GDYNI NR. 3953
PRENUMERATA ROCZNA ZŁ. 15·oo -------------- POJEDYŃCZY ZESZYT ZŁ. 1·50

TREŚĆ ZESZYTU:

CZĘŚĆ URZĘDOWA

ROZPORZĄDZENIA I PRZEPISY

INSTRUKCJA DYREKTORA URZĘDU MORSKIEGO

z dnia 23 marca 1932

w sprawie stosowania nowych opłat portowych, wprowadzonych rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Skarbu z dnia 21 stycznia 1932 (Dz. U. R. P. Nr. 13, poz. 83).

1. **ad § 1 p. I/1a:** Określenie „statki pasażerskie" odnosi się do statków, które złożą w Urzędzie Morskim dowód posiadania pozwolenia odnośnych władz swego kraju do przewożenia pasażerów.

2. **ad § 1 p. I/2:** Prawo korzystania z ulg, przysługujących statkom linij żeglugi regularnej, posiadają statki tych tylko linij w stosunku do których odnośne przedsiębiorstwa żeglugowe wypełnią wymagania rozporządzenia z dnia 21/I. 1932 r. zawarte w „Uwadze" do niniejszego punktu, otrzymując pisemne potwierdzenie przyjęcia zgłoszenia przez Urząd Morski. Linje regularne, które opuszczą którykolwiek zgłoszony termin zawinięcia statku do Gdyni, a nie przedstawią dostatecznie poważnych powodów, które uniemożliwiły dotrzymanie terminu, tracą prawo do ulg, przyznanych linjom regularnym. Cofnięcie ulg odnosi się do całego okresu, na który zostały one przyznane, a więc także do wszystkich uskutecznionych już w omawianym okresie zawinięć do portu. W takim wypadku przedsiębiorstwo okrętowe będzie obowiązane do uiszczenia za te wszystkie zawinięcia odpowiednich dopłat, zaś w tym celu przy zgłaszaniu linji regularnej będzie musiało przedstawić Urzędowi Morskiemu gwarancję w formie, której Urząd zażąda. Przedsiębiorstwa okrętowe będą mogły również, w razie jeżeliby sobie tego życzyły, uiszczać za zawinięcie do portu opłaty w pełnej ich wysokości z tem, że po upływie okresu umownego, w razie wykonania przez nie przyjętych na siebie zobowiązań, będą miały prawo do otrzymywania odnośnych redukcyj.

Używanie substytutów jest dopuszczalne, pod warunkiem, że substytuty te będą każdorazowo zgłoszone Urzędowi Morskiemu zawczasu.

3. **ad § 1 p. I/3:** Zniżki procentowe dla statków, kursujących nieregularnie, a zawijających do portu ponad 6 wzgl. 11 razy w ciągu jednego roku kalendarzowego, należy do roku bieżącego stosować obliczając zawinięcia do portu od dn. 1 stycznia 1932 r., przyczem jednak zniżki te mogą dotyczyć jedynie zawinięć, uskutecznionych po dn. 1-m kwietnia 1932 r.

4. **ad § 1 p. I/4:** Zniżki %%-we dla statków, zatrzymujących się na redzie, oblicza się jak następuje:

a) statki linij regularnych: mniej 40% i mniej 50% — t. j. łącznie mniej 70%,

b) statki linij regularnych, o ile stale zachodzą i do Gdyni i do Gdańska: mniej 40%, mniej 50% i jeszcze raz mniej 50% — t. j. łącznie mniej 85%,

c) trampy zwykłe: mniej 50%,

d) trampy poczynając od 6-go zawinięcia do portu w ciągu jednego roku kalendarzowego: mniej 10% i mniej 50% — t. j. łącznie mniej 55%,

e) trampy poczynając od 11-go zawinięcia do portu w ciągu jednego roku kalendarzowego: mniej 20% i mniej 50% — t. j. łącznie mniej 60%.

5. **ad § 1 p. I/5:**

A. Zniżka %%-wa dla statków, kursujących na linjach regularnej żeglugi, o ile stale zachodzą i do Gdyni i do Gdańska, oblicza się jak następuje:

a) przy zajściu do portu: mniej 40% i mniej 50% — t. j. łącznie mniej 70%,

b) w razie zatrzymania się na redzie (p. wyżej — uw. 4 p. b) — mniej 85%,

B. Linje regularne, pragnące korzystać z ulg, przewidzianych w § 1 p. I/5 rozp. z dn. 21/I 1932 r., winny w zgłoszonym Urzędowi Morskiemu rozkładzie jazdy podać również terminy zawinięć swych statków do portu gdańskiego. Do tych terminów będą stosowane te same rygory, co przewidziane wyżej w uw. 2 do terminów zawinięć od Gdyni.

6. **ad § 1 p. II/2 i 3:** Przy przeładunku bezpośrednio ze statku na statek opłata od ładunku jest pobierana raz jeden od całej czynności przeładunkowej, przyczem opłatę tę uiszcza statek, wyładowujący towar. Przy przeładunku ze statku morskiego na statek morski, uiszcza się stawki normalne mniej 50%, zaś przy przeładunku pomiędzy statkiem morskim a statkiem żeglugi przybrzeżnej lub wiślanej — stawki normalne mniej 50% i jeszcze raz mniej 50% t. j. łącznie mniej 75%. Przeładunek pomiędzy statkami morskiemi, przybrzeżnemi i wiślanemi a portowemi statkami pomocniczemi (holowniki, krypy i t. p.) — traktuje się jako przeładunek z nabrzeża wzgl. na nabrzeże.

7. **ad § 1 p. II/4:** Celem uzyskania zwolnienia od opłaty od ładunku dla towaru reeksportowanego morzem, właściciel towaru ma obowiązek udowodnienia, że towar ten nadszedł do Gdyni drogą morską, oraz, że termin dla ulgowego reeksportu nie został przekroczony.

8. **ad § 1 p. IV:** Przy pobieraniu opłat ryczałtowych rocznych za 1932 r. należy obliczać je w ¼ wg. dotychczasowych norm, zaś w ¾ wg. norm rozp. z dn. 21/I 1932 r. Od statków, które uiściły już omawiane opłaty, należy do-

datkowo ściągnąć różnicę za okres od dn. 1-go kwietnia do dn. 31-go grudnia 1932 r.

9. **ad § 1 p. VI/1:** W umowach zawartych przez Skarb Państwa z poszczególnemi firmami na dzierżawę terenów w porcie, w których tenuta dzierżawna uzależniona jest od wysokości opłat przystaniowych, czynsz dzierżawny począwszy od dnia 1 kwietnia 1932 r. podnosi się automatycznie o 60%. W razie uiszczenia w którymkolwiek z wymienionych wyżej wypadków tenuty dzierżawnej za okres po 1-ym kwietnia 1932 r. w jej dotychczasowej wysokości, należy dodatkowo ściągnąć różnicę czynszu, licząc od dnia 1 kwietnia 1932 r.

10. **ad § p. VII/2 i 3:** Opłaty za przeprowadzenia statku wewnątrz portu z jednego miejsca na drugie, wykonane na żądanie kapitana statku, oblicza się jak następuje:

a) statki, wymienione w § 1 p. VII/3, a także statki linij żeglugi regularnej, choćby były prowadzone przez kapitanów, którzy złożyli w miejscowym Kapitanacie Portu egzamin pilotowy; mniej 40% i mniej 50% — t. j. łącznie mniej 70%;

b) wszystkie statki pozostałe: mniej 40%.

11. **ad § 1 p. VII/3 c:** Kapitanowie statków, zawijających do portu gdyńskiego, którzy chcieliby uzyskać od miejscowego Kapitanatu Portu zwolnienie od obowiązku brania pilota, powinni zadośćuczynić następującym warunkom:

1. Przynajmniej dziesięciokrotnie przedtem być w porcie gdyńskim w charakterze kapitanów statków,
2. dowodzić statkiem, dla którego port w Gdyni jest portem macierzystym albo też statkiem linji regularnej, posiadającej w Gdyni własną bazę,
3. rozumieć po polsku,
4. złożyć przed komisją egzaminacyjną w Kapitanacie Portu egzamin, który wykazałby znajomość dokładną portu oraz przepisów portowych. Kapitanowie, którzy przedtem byli pilotami w porcie gdyńskim są zwolnieni od egzaminu.

Uzyskany w ten sposób dyplom pilotowy może być w każdej chwili cofnięty przez Dyrektora Urzędu Morskiego na wniosek Kapitana Portu.

12. **ad § 2:** Przy obliczaniu należności od statków, które weszły do portu gdyńskiego przed godziną 24-ą dnia 31 marca 1932 r., a opuszczają port po tej dacie, należy do czynności, dokonanych przed tym terminem, stosować stawki opłat dotychczasowych, zaś do czynności, dokonanych po tym terminie — stawki opłat ustalonych rozporządzeniem z dn. 21/I 1932 r. Powyższe dotyczy także opłat pilotowych.

DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO
(—) **J. Poznański.**

KOMUNIKAT

o wyłożeniu pławy „Hel N" (świetlno-huczącej).

Dotychczas stojącą koło cypla helskiego pławę huczącą „Hel N" nieoświetloną (białą stożkową) zdjęto i na jej miejscu postawiono tymczasowo pławę świetlno-huczącą, czerwoną w całości, cylindryczną. Na pławie wznosi się wieżyczka (pylon) czterograniasta, zakończona koszem kulistym (dla ochrony latarki) oraz znakiem szczytowym „N", to jest dwa stożki pionowo wierzchołkami do góry. Na pylonie białe litery „HN".

Światło jedno-błyskowe z okresem 4,0 sek.

Położenie: szer. 54° 37' 48" Nord; dług. 18° 50' 12" Est.

W razie konieczności zdjęcia wyżej opisanej pławy świetlnej lub w braku jej na pozycji z innej przyczyny postawiona będzie w jej miejsce czerwona pława świetlno-dzwonowa, podobna do poprzedniej z wyglądu i charakterystyki światła.

w z. Dyrektora Urzędu Morskiego
(—) **St. Łęgowski.**

STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA MIESIĄC MARZEC.

I. UWAGI OGÓLNE.

Ogólne obroty towarowe w porcie gdyńskim w marcu wykazały w porównaniu z obrotami w lutym pewne nieznaczne ożywienie, wynosząc 319.721 t wobec 301.162 t w lutym. Powyższy wzrost obrotów jest ilościowo mniejszy niż w roku ubiegłym (366.186 t w marcu wobec 291.304 t w lutym), jednak bliższe zaznajomienie się z poszczególnemi pozycjami tak w przywozie jak i w wywozie wykazuje, że ta różnica na niekorzyść roku bieżącego znajduje całkowite wytłomaczenie w spadku dwóch najważniejszych ilościowo pozycyj, a mianowicie: w przywozie — złomu (5.096 t w marcu rb. wobec 36.033 t w marcu r. ub.) i w wywozie — węgla (257.722 t w marcu r. b. wobec 284.342 t w marcu r. ub.). Po uwzględnieniu wykazanych różnic w artykułach masowych zaznaczyć należy wzrost pozostałych pozycyj, zwłaszcza drobnicowych, będących charakterystyczną zdobyczą ostatnich miesięcy pracy portu gdyńskiego. Znajduje to potwierdzenie przedewszystkiem w znacznie zwiększonej pozycji przywozu, jak również w zwiększeniu się różnorodności artykułów, importowanych przez port gdyński.

Ruch statków w marcu wykazał pewien wzrost pod względem zarówno ilości statków jak i tonażu. Przybyło statków 194 (w lutym 188) o pojemności 168.381 (159.795) nrt, wyszło 196 (188 statków o pojemności 174. 224 (162.304) nrt. W porównaniu z marcem roku ubiegłego daje to nieznaczną zniżkę (196 statków o pojemności 172.943 na wejściu oraz 194 statków o pojemności 176.454 nrt na wyjściu). Przeciętny tonaż statku wyniósł w marcu 878'5 nrt (w lutym 856'6 nrt; w marcu r. ub. 895'9 nrt). Kolejność bander uległa dość znacznym zmianom, przyczem jako szczególnie intereseujący objaw rozwoju polskiej żeglugi zanotować należy fakt, że bandera polska przesunęła się na pierwsze miejsce, prześcigając wszystkie inne. Dalsze miejsce zajęły kolejno: Szwecja, Danja, Niemcy, Norwegja, Anglja.

Obroty towarowe zamorskie w marcu wynoszą, jak już podano wyżej, 319.471 t wobec 301.162 t w lutym, przyczem przywóz wyniósł — w marcu 26.544 t wobec 12.930 t w lutym, wywóz zaś — 292.927 t wobec 288.232 t w lutym. W przywozie wzrost wykazują: owoce świeże (3.254 t w marcu wobec 1.724 t w lutym), kawa, kakao, herbata (1.033 t wobec 383 t), tłuszcze zwierzęce surowe (120 t wobec 66 t), skóry (172 t wobec 76 t), nasiona oleiste (585 t — w lutym nic), kopra (101 t — w lutym nic), żywica (43 t wobec 0'1 t), wyroby gumowe (30 t wobec 9 t), oleje i tłuszcze roślinne (136 t wobec 114 t), żelastwo (5.036 t wobec 135 t), maszyny i aparaty (601 t wobec 119 t), samochody (82 t wobec 9 t), piryty (3.584 t). Zniżkę wykazały: papier (806 t wobec 1.401 t, bawełna (707 t wobec 950 t), wełna (117 t wobec 282 t), miedź (127 t wobec 254 t), śledzie (875 t wobec 1.440 t), tytoń (69 t wobec 1.666 t). Na poziomie poprzedniego miesiąca utrzymał się przywóz owoców suszonych (408 t wobec 427 t). W wywozie nieznaczny wzrost wykazuje: węgiel (257.722 t wobec 243.895 t), koks (1.125 t wobec 300 t), bekony (4.941 t wobec 4.793 t), szynki (790 t wobec 713 t), zmniejszył się natomiast wywóz cukru (8.836 t wobec 12.535 t), bunkru (8.540 t wobec 11.642 t), nawozów azotowych (3.246 t wobec 4.350 t), cynku (816 t wobec 3.221 t), papieru (832 t wobec 1.076 t). Szczególnie ciekawym ładunkiem jest pozycja wywozowa 12 lokomotyw do Marokka o łącznej wadze 1.087 t.

Ruch pasażerów nie wykazał większych zmian: przyjechały 281 osoby (w lutym 183), wyjechało 342 (351).

II. – RUCH STATKÓW

(movement of ships)

	Przyszło statków: (ships incoming)			Wyszło statków: (ships outgoing)			Suma rubr. 3 i 6	Kolejne miejsce (place occupied)
	ogółem (total)	w tem z ład. (loaded)	o ogól. pojemn. n r t	ogółem (total)	w tem z ład. (loaded)	o ogól. pojemn. n r t		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska	**33**	**16**	**38.772**	**34**	**32**	**42.852**	**81.624**	**1**
Anglja	7	5	15.141	6	3	13.706	28.847	6
Danja	32	10	25.209	34	27	26.167	51.376	3
Estonja	5	—	3.017	6	6	3.544	6.561	10
Finlandja	1	1	407	1	—	407	814	13
Francja	1	1	836	1	—	836	1.672	12
Grecja	2	—	5.051	2	2	5.051	10.102	9
Holandja	4	4	2.763	4	1	2.363	5.126	11
Łotwa	9	—	7.023	8	8	7.278	14.301	7
Niemcy	34	18	15.654	34	20	16.818	32.472	4
Norwegja	19	5	15.510	17	15	13.721	29.231	5
Stany Zjedn. Am.	2	2	6.140	2	1	6.140	12.280	8
Szwecja	45	12	32.858	74	43	35.341	68.199	2
RAZEM:	194	74	168.381	196	157	174.224	342.605	—
miesiąc poprzedni:	188	58	159.795	188	164	162 304	322.099	—
ten sam miesiąc roku poprzedniego	196	61	172.943	194	153	176.454	349.397	—

UWAGI: *a)* średni tonaż statku, zawijającego do portu w Gdyni w marcu: 878·3 nrt;
b) średnia ilość statków, przebywająca jednocześnie w porcie: 19;
c) średni postój statku: 66·3 godzin.



Owoce południowe w hangarze portowym nr. 3.

III. — OBRÓT TOWARÓW

(goods turnover)
(ton)

1. — Obrót zamorski

(overseas traffic)

A. — P r z y w ó z

(imports)

poz. tar. cel.			*Marzec* (March)	*Luty* (February)	*Od początku roku* (January-March)
	Cały przywóz		**26.544·2**	**12.930·3**	**46.687·6**
	I. — Produkty spożywcze i zwierzęta (foodstuffs & live animals)		**13.337·3**	**5.728·6**	**21.862·8**
	w tem m. in.:				
1/1c	— **Kukurydza** (maize)		**110·—**	—	**110·—**
		Afryka Połudn.	59·9	—	59·9
		Stany Zjedn. Am.	50·1	—	50·1
2/2	— **Ryż surowy** (rice)		**7.519·6**	—	**7.519·6**
		Holandja	308·—	—	308·—
		Indje Brytyjskie	7.211·6	—	7.211·6
3/1	— **Mąka** (wszelka) (flour)		—	**0·3**	**0·3**
		Stany Zjedn. Am.	—	0·3	0·3
3/2	— **Kasza** (grits)		**10·—**	—	**10·—**
		Francja	10·—	—	10·—
6/3	— **Owoce połud. świeże** (fresh fruits)		**3.254·—**	**1.724·3**	**5.377·1**
		Anglja	40·9	289·4	394·1
		Danja	178·5	130·2	326·8
		Francja	168·9	87·3	275·5
		Hiszpanja	583·—	471·8	1.069·8
		Holandja	35·2	27·1	77·3
		Niemcy	—	30·1	45·6
		Palestyna	206·6	91·—	413·1
		Stany Zjedn. Am.	549·7	416·1	1.030·1
		Włochy	1.491·2	181·3	1.744·8
7/1	— **Owoce połud. suszone** (dried fruits)		**408·3**	**426·7**	**1.240·3**
		Anglja	—	4·8	4·8
		Danja	—	—	10·6
		Francja	—	8·9	8·9
		Holandja	37·2	31·5	68·7
		Stany Zjedn. Am.	371·1	381·5	1.147·3
12/1-2	— **Orzechy i migdały** (nuts & almonds)		**0·7**	**15·4**	**16·1**
		Ekwador	—	14·9	14·9
		Holandja	0·7	—	0·7
		Indje Holenderskie	—	0·5	0·5
15/3	— **Korzenie** (spices)		**31·8**	**47·9**	**90·—**
		Anglja	—	—	2·7
		Francja	—	—	3·—
		Holandja	29·2	34·5	68·3
		Indje Holenderskie	—	7·2	7·2
		Jamajka	2·6	1·3	3·9
		Kongo Belgijskie	—	0·5	0·5
		Zanzibar	—	4·4	4·4
18/1	— **Kawa** (coffee)		**134·2**	**100·8**	**306·5**
		Anglja	12·9	9·4	24·2
		Brazylja	10·3	16·—	33·8
		Danja	—	—	15·—
		Holandja	105·4	75·4	227·9
		Norwegja	3·5	—	3·5
		Stany Zjedn. Am.	2·1	—	2·1

poz. tar. cel.			Marzec (March)	Luty (February)	Od początku roku (January—March)
19/1	— **Kakao (w ziarnkach)** (cocoa)		**813·2**	**220·—**	**1.137·7**
		Afryka Brytyjska	519·3	—	519·3
		Anglja	7·1	25·5	32·6
		Francja	9·7	3·—	16·3
		Holandja	251·2	191·5	508·3
		Stany Zjedn. Am.	25·9	—	61·2
20/1	— **Herbata** (tea)		**85·9**	**61·9**	**156·7**
		Anglja	58·8	42·9	109·7
		Holandja	27·1	17·4	45·4
		Indje Brytyjskie	—	0·4	0·4
		Jawa	—	1·2	1·2
21/1	— **Tytoń** (tobacco)		**69·4**	**1.666·3**	**2.130·7**
		Algier	—	168·2	168·2
		Anglja	53·3	92·7	222·—
		Belgja	—	64·—	64·—
		Danja	10·2	—	20·4
		Francja	—	102·3	122·6
		Holandja	5·6	0·2	6·2
		Stany Zjedn. Am.	0·3	—	288·4
		Włochy	—	1.238·9	1.238·9
21/6	— **Papierosy** (cigarettes)		—	**0·3**	**0·5**
		Holandja	—	0·2	0·2
		Niemcy	—	0·1	0·3
24/2	— **Konserwy owocowe** (preserved fruits)		—	**4·5**	**4·6**
		Anglja	—	—	0·1
		Niemcy	—	4·5	4·5
24/7a	— **Mleko skondensowane** (condensed milk)		**1·5**	—	**2·4**
		Francja	0·3	—	1·2
		Holandja	1·2	—	1·2
27/1	— **Napoje alkoholowe prócz wina** (alcohols, wine excepted)		**8·9**	**3·1**	**17·7**
		Anglja	1·—	0·8	3·1
		Francja	6·8	2·2	13·2
		Holandja	0·6	—	0·6
		Niemcy	0·5	0·1	0·8
28/1	— **Wina** (wine)		**0·6**	**7·6**	**20·1**
		Francja	—	7·6	19·4
		Holandja	0·6	—	0·6
		Włochy	—	—	0·1
34/1b	— **Mięso** (meat)		**10·3**	—	**10·3**
		Stany Zjedn. Am.	10·3	—	10·3
35/1	— **Sery** (cheese)		—	**0·3**	**0·3**
		Holandja	—	0·1	0·1
		Włochy	—	0·2	0·2
37/1-2	— **Ryby** (fishes)		**3·6**	**9·—**	**18·4**
		Francja	2·4	5·9	8·3
		Holandja	1·2	0·5	2·6
		Norwegja	—	2·6	7·5
37/4a	— **Śledzie** (herrings)		**875·3**	**1.440·2**	**3.693·5**
		Holandja	444·6	75·8	636·7
		Norwegja	430·7	1.364.4	3.055·9
		Szwecja	—	—	0·9
II.	**— Produkty zwierzęce i wyroby z nich** (animal products) w tem m. in.:		**838·3**	**2.906·4**	**5.799·6**
41/2	— **Fosforyty** (phosphates)		**500·—**	—	**2.532·—**
		Belgja	500·—	—	2 532·—
41/2	— **Żużle Thomasa** (Thomas slag)		—	**2.750·—**	**2.750·—**
		Belgja	—	2.750·—	2.750·—

poz. tar. cel.			*Marzec* (March)	*Luty* (February)	*Od początku roku* (January-March)
44/1	— **Jelita** (casings)		**43·1**	**12·7**	**55·8**
		Anglja	0·3	—	0·3
		Brazylja	1·—	—	1·—
		Danja	38·9	9·6	48·5
		Stany Zjedn. Am.	2·9	3·1	6·—
51/1a	— **Tłuszcze zwierzęce surowe** (row fats)		**119·8**	**65·6**	**186·7**
		Anglja	—	33·—	34·3
		Argentyna	—	12·1	12·1
		Belgja	0·2	2·4	2·6
		Danja	119·6	18·1	137·7
55/1	— **Skóry** (hides & skins)		**172·—**	**75·9**	**269·5**
		Anglja	—	0·2	0·2
		Belgja	6·1	—	6·1
		Brazylja	—	10·9	10·9
		Danja	6·5	11·9	18·4
		Francja	29·5	—	29·5
		Holandja	24·6	—	24·6
		Kolumbia	44·3	—	44·3
		Niemcy	53·4	36·1	89·5
		Stany Zjedn. Am.	7·6	16·8	35·6
		Syrja	—	—	10·4
56/1 - 8	— **Futra** (furs)		**2·4**	**2·1**	**4·5**
		Stany Zjedn. Am.	2·4	2·1	4·5
57/4 6	— **Wyroby skórzane** (leather goods)		**1·—**	**0·1**	**1·1**
		Anglja	—	0·1	0·1
		Belgja	1·—	—	1·—
III.	**— Materjały i wyroby drzewne** (timber & wood ware) w tem m. in.:		**692·3**	**524·6**	**1.725·1**
58/4a,b	— **Kora drzewa korkowego** (corkwoodbark)		—	—	**2·5**
		Francja	—	—	2·5
61	— **Wyroby z drzewa** (wood products)		—	**0·3**	**3·3**
		Anglja	—	0·3	3·3
62/4	— **Nasiona** (seeds various)		**1·—**	**4·3**	**8·—**
		Danja	—	3·3	3·3
		Francja	—	1·—	3·7
		Holandja	1·—	—	1·—
62/5c,d,e	— **Nasiona oleiste różne** (various oil seeds)		**584·7**	—	**584·7**
		Afryka	523·3		523·3
		Holandja	31·4		31·4
		Niemcy	30·—		30·—
62/5f	— **Siemię lniane** (flax seeds)		—	**520·—**	**1.020·—**
		Argentyna	—	520·—	1.020·—
62/8	— **Pestki drzew owocowych** (fruit stones)		**5·5**	—	**5·5**
		Holandja	5·—		5·—
		Włochy	0·5		0·5
62/15	— **Kopra** (copra)		**101·1**	—	**101·1**
		Holandja	101·1	—	101·1
IV.	**— Materjały budowlane i wyroby ceramiczne** (building materials & ceramic products) w tem m. in.:		**26·6**	**44·1**	**79·—**
65/1	— **Glinka porcelanowa** (porcelain clay)		—	**19·7**	**19·7**
		Anglja	—	19·7	19·7
65/6	— **Cement** (cement)		—	**23·8**	**23·8**
		Danja	—	10·1	10·1
		Francja	—	10·1	10·1
		Stany Zjedn. Am.	—	3·6	3·6

poz. tar. cel.			*Marzec* (Mars)	*Luty* (February)	*Od początku roku* (January-March)
66/1	— **Piasek** (sand)		—	**0·6**	**5·3**
		Francja	—	—	4·7
		Stany Zjedn. Am.	—	0·6	0·6
69/1—3	— **Azbest** (asbestos)		—	—	**0.3**
		Anglja	—	—	0·3
73/1—5	— **Wyroby ceramiczne** (ceramic wares)		**10·7**	—	**14·—**
		Danja	1·2	—	1·2
		Chiny	—	—	3·3
		Francja	1·9	—	1·9
		Holandja	7·6	—	7·6
77/8	— **Szkło** (glass wares)		**15·9**	—	**15·9**
		Belgja	15·9	—	15·9
V. — Paliwa, asfalt, smoły i produkty z nich (fuel & products) w tem m. in.:			**133·4**	**111·1**	**298·3**
81	— **Oleje** (oils)		**46·8**	**90·7**	**165·4**
		Anglja	1·9	7·1	9·—
		Belgja	31·2	5·1	36·3
		Danja	—	1·4	1·4
		Niemcy	—	—	9·—
		Stany Zjedn. Am.	13·7	77·1	109·7
82/1	— **Żywica** (resin)		**43·1**	**0·1**	**48·8**
		Anglja	43·1	—	43·1
		Stany Zjedn. Am.	—	—	5·6
		Włochy	—	0·1	0·1
83/	— **Asfalt** (asphalt)		**5·—**	—	**5·—**
		Niemcy	5·—	—	5·—
85/1	— **Smary** (lubricating oils)		**2·—**	**11·7**	**14·7**
		Anglja	—	11·7	12·5
		Belgja	2·—	—	2·—
		Stany Zjedn. Am.	—	—	0·2
87/2	— **Kauczuk** (rubber)		**6·3**	**0·1**	**13·3**
		Anglja	—	—	6·9
		Brit. Malaga	1·1	—	1·1
		Holandja	5·2	—	5·2
		Niemcy	—	0·1	0·1
88/1—6	— **Wyroby gumowe** (rubber goods)		**30·2**	**8·5**	**51·1**
		Anglja	3·5	—	3·5
		Stany Zjedn. Am.	26·7	8·5	47·6
VI. — Materjały i przetwory chemiczne (chemicals) w tem m. in.:			**154·3**	**189·5**	**554·7**
112	— **Przetwory chemiczne** (chemicals)		**12·5**	—	**13·**
		Danja	—	—	0·5
		Holandja	10·1	—	10·1
		Norwegja	2·1	—	2·1
		Stany Zjedn. Am.	0·3	—	0·3
103/3	— **Saletra** (salpetre)		**5·6**	**16·6**	**22·2**
		Anglja	5·6	16·6	22·2
117	— **Tłuszcze i oleje roślinne** (vegetable oils & fats)		**135·7**	**114·2**	**258·3**
		Anglja	38·—	35·7	73·7
		Belgja	0·3	—	0·3
		Holandja	97·4	78·5	184·3
119—120	— **Artykuły kosmetyczne** (cosmetics)		**0·3**	**0·1**	**0·8**
		Holandja	—	0·1	0·1
		Niemcy	—	—	0·1
		Norwegja	0·3	—	0·3
		Stany Zjedn. Am.	—	—	0·3
124/2	— **Garbniki** (tanning extracts)		—	—	**200·—**
		Argentyna	—	—	200·—

poz. tar. cel.			*Marzec* (March)	*Luty* (February)	*Od początku roku* (January-March)
125/2	— **Glinka farbiarska** (clay)		—	**56.—**	**56·—**
		Stany Zjedn. Am.	—	56·—	56·—
137/1	— **Farby** (colours)		**0·2**	**2·6**	**4·4**
		Anglja	—	—	1·5
		Danja	—	0·5	0·6
		Niemcy	—	2·1	2·1
		Stany Zjedn. Am.	0·2	—	0·2
VII.	— **Rudy, metale i wyroby z metali** (ores, metals & metal products) w tem m. in.:		**9.584·8**	**535·5**	**10.671·1**
138/2	— **Piryty** (pirits)		**3.584·4**	—	**3.584·4**
		Hiszpanja	3.584·4	—	3.584·4
142/1—3	— **Żelastwo (złom)** (scrap iron)		**5.095·9**	**135·1**	**5.586·2**
		Anglja	1.320·9	—	1.320·9
		Belgja	1.629·5	—	1.629·5
		Danja	2.099·6	135·1	2.587·9
		Holandja	45·9	—	45·9
143/1a	— **Miedź** (copper)		**127·—**	**254·2**	**477·8**
		Anglja	55.7	106·8	254·—
		Belgja	—	101·7	101·7
		Niemcy	71·3	30·5	101·8
		Stany Zjedn. Am.	—	15·2	20·3
144/1	— **Cyna** (tin)		—	—	**10·2**
		Niemcy	—	—	10·2
153/1—10	— **Wyroby żelazne i stalowe** (iron & steel products)		**79·—**	**3·8**	**90·6**
		Anglja	56·9	—	60·2
		Danja	—	2·5	2·5
		Holandja	19·9	—	19·9
		Niemcy	2·2	—	3·4
		Stany Zjedn. Am.	—	1·3	4·6
156/11	— **Materjały i przewody elektryczne** (electric products)		**1·1**	**7·8**	**26·—**
		Anglja	0·1	—	15·4
		Holandja	—	0·4	0·4
		Stany Zjedn. Am.	1·—	7·4	9·8
		Szwecja	—	—	0·4
167/1—50	— **Maszyny, aparaty, oraz ich części** (machinery)		**601·2**	**119·—**	**743·3**
		Anglja	4·3	2·8	7·6
		Francja	—	0·2	6·3
		Holandja	—	7·2	7·2
		Niemcy	568·6	103·1	671·7
		Stany Zjedn. Am.	27·3	5·5	49·3
		Szwecja	1·—	0·2	1·2
169/9	— **Maszyny do pisania, rachowania i części** (typewriters & parts)		**6·3**	**4·7**	**19·9**
		Stany Zjedn. Am.	6·3	4·7	19·9
169/11	— **Aparaty fotograficzne, filmy i płyty** (photographical apparatus)		**7·7**	**2·3**	**15·8**
		Stany Zjedn. Am.	7·7	2·3	15·8
173/8—13	— **Samochody, motocykle, oraz ich części** (motor cars & parts)		**82·2**	**8·6**	**118·9**
		Anglja	0·9	0·2	1·1
		Danja	57·2	2·3	75·2
		Francja	3·6	—	3·6
		Stany Zjedn. Am.	20·5	6·1	39·—
VIII.	— **Papier, wyroby z papieru i wytwory sztuki drukarskiej** (paper & paper wares) w tem m. in.:		**852·8**	**1.603·7**	**2.976·—**
176/1	— **Szmaty** (rags)		**28·9**	—	**28·9**
		Stany Zjedn. Am.	28·9	—	28·9

poz. tar. cel.		*Marzec* (March)	*Luty* (February)	*Od początku roku* (January-March)
176/2	— **Masa drzewna (celuloza)** (cellulose)	**15·9**	**201·7**	**263·5**
	Belgja	15·9	—	15·9
	Finlandja	—	—	45·9
	Szwecja	—	201·7	201·7
177/3	— **Fibra** (fibre)	**0·1**	**1·—**	**1·2**
	Anglja	0·1	0·6	0·7
	Niemcy	—	0·4	0·4
	Stany Zjedn. Am.	—	—	0·1
177/4—6	— **Papier i obcinki papierowe** (paper)	**806·2**	**1.400·6**	**2.679·7**
	Estonja	—	41·6	41·6
	Finlandja	800·1	1.356·—	2.612·4
	Stany Zjedn. Am.	6·1	3·—	25·7
178/1—4	— **Książki i broszury** (books)	**1·7**	**0·4**	**2·7**
	Anglja	—	—	0·1
	Belgja	0·2	—	0·2
	Stany Zjedn. Am.	1·5	0.4	2·4

IX. — Materjały i wyroby włókniste

(textiles & textile products)
w tem m. in.:

poz. tar. cel.		Marzec	Luty	Od początku roku
IX.	**Materjały i wyroby włókniste**	**893·7**	**1.258·7**	**2.654·5**
179/1	— **Bawełna** (cotton)	**707·3**	**949·6**	**1.978·7**
	Anglja	—	—	20·4
	Australja	—	50·5	50·5
	Danja	25·7	304·—	92·6
	Egipt	211·1	225·2	577·5
	Francja	—	—	52·1
	Holandja	10·4	—	10·4
	Niemcy	—	124·—	124·—
	Stany Zjedn. Am.	460·1	519·5	1.051·2
179/2	— **Juta** (jute)	**45·1**	—	**46·7**
	Anglja	—	—	1·6
	Niemcy	45·1	—	45·1
181/1	— **Wełna** (wool)	**117·6**	**282·2**	**570·4**
	Anglja	112·3	194·4	310·—
	Australja	—	69·1	69·1
	Belgja	5·3	1·1	6·4
	Danja	—	—	22·4
	Niemcy	—	17·6	162·5
181/1	— **Sierść zwierzęca** (hair)	—	**3·1**	**3·1**
	Stany Zjedn. Am.	—	3·1	3·1
183/1	— **Przędza bawełniana** (cotton yarn)	**2·2**	**1·7**	**4·4**
	Anglja	2·2	1·7	4·4
187-189	— **Tkaniny** (textiles)	**12·3**	**1·7**	**14·—**
	Anglja	6·9	1·7	8·6
	Stany Zjedn. Am.	5·4	—	5·4
190	— **Sznury** (ropes)	**2·—**	**4·6**	**14·2**
	Anglja	—	4·6	4·6
	Kolonje Holenderskie	2·—	—	2·—
	Niemcy	—	—	7·6
191/1	— **Worki** (bags)	**4·9**	**15·8**	**23·—**
	Holandja	4·9	2·9	7·8
	Niemcy	2·3	—	2·3
	Stany Zjedn. Am.	—	12·9	12.9

X. — Towary różne, oddzielnie niewymienione

(various)

		Marzec	Luty	Od początku roku
X.	**Towary różne, oddzielnie niewymienione**	**30·7**	**28·1**	**66·5**
	Anglja	3·9	1·2	7·1
	Danja	0·2	2·—	2·2
	Finlandja	0·1	0·2	0·6
	Francja	1·3	14·4	16·—
	Holandja	0·1	0·2	2·6
	Palestyna	12·4	—	12·4
	Stany Zjedn. Am.	12·7	10·1	25·6

B. — Wywóz
(exports)

poz. tar. cel.		*Marzec* (March)	*Luty* (February)	*Od początku roku* (January-March)
	Cały wywóz	**292.927·2**	**288.232·—**	**954.122·2**
	I. — Produkty spożywcze i zwierzęta (foodstuffs & live animals) w tem m. in.:	**16.073·1**	**20.204·3**	**62.472·3**
1/1a	— **Żyto** (rye)	**443·3**	**1.060·—**	**1.628·3**
	Belgja	—	150·—	150·—
	Danja	443·3	700·—	1.268·3
	Holandja	—	210·—	210·—
2/1	— **Ryż wyłuszczony** (husked rice)	**360·1**	**171·3**	**778·5**
	Anglja	—	51·3	153·9
	Estonja	—	20·—	20·—
	Niemcy	360·1	100·—	460·1
	Turcja	—	—	144·5
3/1a	— **Mąka (wszelka prócz ryżowej)** (flour, rice flour expected)	—	**304·1**	**405·6**
	Anglja	—	304·1	405·6
3/1c	— **Mąka ryżowa** (rice flour)	**174·3**	**309·—**	**1.122·—**
	Anglja	—	254·—	254·—
	Niemcy	174·3	55·—	868·—
5/1a	— **Ziemniaki** (potatoes)	**50·—**	**82·2**	**194·7**
	Anglja	50·—	82·2	194·7
5/1b,e	— **Warzywa** (vegetables)	—	**16·4**	**64·7**
	Anglja	—	16·4	64·7
6/3	— **Owoce świeże** (fresh fruits)	**25·8**	**26·6**	**61·9**
	Anglja	14·8	—	24·3
	Danja	11·—	26·6	37·6
14/1	— **Grzyby suszone** (dried mushrooms)	**4·2**	**1·2**	**10·9**
	Stany Zjedn. Am.	4·2	1·2	10·9
22/1	— **Cukier** (sugar)	**8.836·2**	**12.534·5**	**40.358·1**
	Anglja	4.693·4	10.766·9	27.323·—
	Holandja	607·5	—	5.456·3
	Łotwa	3.535·3	1.767·6	5.302·9
	Szwecja	—	—	2.275·8
27/1	— **Napoje alkoholowe prócz wina** (alcohols wine excepted)	**0·2**	—	**0·2**
	Anglja	0·1	—	0·1
	Holandja	0·1	—	0·1
27/3	— **Spirytus** (spirits)	—	—	**17·3**
	Holandja	—	—	17·3
34/2a	— **Konserwy mięsne** (preserved meat)	**0·1**	**3·7**	**7·2**
	Anglja	0·1	3·7	7·2
34/4	— **Bekony** (bacon)	**4.940·6**	**4.793·—**	**13.879·4**
	Anglja	4.940·6	4.793·—	13.879·4
34/4	— **Wędliny (szynki)** (ham)	**789·7**	**713·1**	**2.034·8**
	Anglja	789·7	713·1	2.034·8
34/5	— **Ptactwo bite (drób)** (poultry)	—	**18·3**	**22·4**
	Anglja	—	18·3	22·4
35/1	— **Sery** (cheese)	**0·3**	—	**0·3**
	Stany Zjedn. Am.	0·3	—	0·3
35/5	— **Kazeina** (caseine)	—	**30·—**	**30·—**
	Estonja	—	30·—	30·—

poz. tar. cel.			*Marzec* (March)	*Luty* (February)	*Od początku roku* (January-March)
37	— **Ryby** (fiches)		**23·4**	**0·7**	**25·3**
		Anglja	—	0·7	1·9
		Szwecja	23·4	—	23·4
37/4	— **Śledzie** (herrings)		—	**82·1***)	**82·1**
		Norwegja	—	82·1	82·1
39/1a	— **Jaja** (eggs)		—	**8·—**	**173·7**
		Anglja	—	8·—	173·7
39/2	—**Otręby ryżowe** (rice bran)		—	**50·1**	**50·1**
		Niemcy	—	50·1	50·1
39/2	— **Makuchy** (oil cakes)		**425·—**	—	**425·—**
		Niemcy	425·—	—	425·—
39/4	— **Melasa** (molasses)		—	—	**1.100·—**
		Belgja	—	—	1.100·—
II. — Produkty zwierzęce i wyroby z nich (animal products) w tem m. in.:			**12·8**	**1·3**	**14·5**
45/3	— **Szczecina** (bristle)		—	—	**0·2**
		Szwecja	—	—	0·2
51/1	— **Tłuszcze zwierzęce surowe** (row fats)		**12·5**		**12·5**
		Anglja	0·4	—	0·4
		Łotwa	12·1	—	12·1
55/1	— **Skóry** (skins & hides)		**0·3**	**1·3**	**1·8**
		Anglja	0·2	—	0·4
		Stany Zjedn. Am.	0·1	1·2	1·3
		Szwecja	—	0·1	0·1
III. — Materjały i wyroby drzewne (timber & wood ware) w tem m. in.:			**28·6**	**422·9**	**959·8**
58/1c	— **Deski i łaty** (boards)		—	—	**85·3**
		Stany Zjedn. Am.	—	—	85·3
58/1c	— **Słupy telegraficzne** (telegraph-poles)		—	**356·1**	**707·9**
		Anglja	—	356·1	707·9
59/2	— **Wełna drzewna** (wood wool)		—	**57·—**	**57·—**
		Anglja	—	57·—	57·—
59/5	— **Klepki** (plywood)		**18·—**	—	**48·—**
		Holandja	18·—	—	48·—
61	— **Wyroby z drzewa** (wood products)		**0·3**	—	**7·8**
		Anglja	—	—	6·6
		Grecja	—	—	0·9
		Stany Zjedn. Am.	0·3	—	0·3
61/2	— **Meble gięte** (bentwood furniture)		—	**7·5**	**7·5**
		Anglja	—	0·3	0·3
		Stany Zjedn. Am.	—	7·2	7·2
62	— **Nasiona** (seeds)		**9·5**	—	**24·5**
		Stany Zjedn. Am.	9·5	—	24·5
64/1	— **Wyroby koszykarskie** (basket wares)		**0·8**	**2·3**	**21·8**
		Anglja	0·8	—	0·8
		Stany Zjedn. Am.	—	2·3	21·—
IV. — Materjały budowlane i wyroby ceramiczne (building materials & ceramic products) w tem m. in.:			—	**5·3**	**10·9**
73/1—5	— **Wyroby ceramiczne** (ceramic wares)		—	—	**5·6**
		Stany Zjedn. Am.	—	—	5·6
77/1	— **Wyroby szklanne** (glass products)		—	**5·3**	**5·3**
		Anglja	—	5·3	5·3

*) reeksport

poz. tar. cel.			*Marzec* (March)	*Luty* (February)	*Od początku roku* (January-March)
V.	**— Paliwa, asfalt, smoły i produkty z nich** (fuel & products)		**267.493·7**	**256.146·5**	**867.206·1**
	w tem m. in.:				
79/1	— **Węgiel kamienny** (coal)		**257.722·3**	**243.894·6**	**831.149·2**
		Algier	6.320·—	—	12.733·5
		Belgja	14.844·5		21.499·5
		Danja	54.623·5	43.580·6	171.868·1
		Estonja	—	—	4.091·—
		Finlandja	—	—	11.498·—
		Francja	10.247·5	7.215·—	17.462·5
		Grecja	5.165·—	—	5.165·—
		Holandja	14.610·—	5.745·—	40.390·5
		Islandja	—	5.500·—	5.500·—
		Litwa	—	—	6.686·—
		Łotwa	3.633·—	8.880·—	23.317.—
		Norwegja	42.735·8	59.434·—	164.127·8
		Szwecja	98.443·—	106.270·—	332.440·3
		Włochy	—	7.270·—	14.370·—
79/1	— **Węgiel bunkrowy** (bunker coal)		**8.540·—**	**11.641·5**	**32.431·—**
79/1	— **Brykiety** (briquettes)		**100·—**	**200·—**	**430·—**
		Holandja	—	—	30·—
		Łotwa	100·—	—	200·—
		Włochy	—	200·—	200·—
79/1	— **Koks** (coke)		**1.125·—**	**300·—**	**3.050—**
		Danja	125·—	300·—	450.—
		Finlandja	—	—	400·—
		Łotwa	1.000·—	—	1.950·—
		Norwegja	—	—	250·—
88/1—6	— **Wyroby gumowe** (rubber goods)		**6·4**	**110·4**	**145·9**
		Anglja	2·9	91·1	121·1
		Danja	0·6	17·7	18·3
		Estonja	0·7	—	0·7
		Holandja	22	—	2·2
		Stany Zjedn. Am.	—	1·6	3·6
VI.	**— Materjały i przetwory chemiczne** (chemicals)		**3.507·6**	**5.445·5**	**10.453 3**
	w tem m. in.:				
89	— **Sól potasowa** (potassium salts)		**0·7**	**962·—**	**2.462·7**
		Belgja	—	962·—	962·—
		Danja	0·7	—	0·7
		Hiszpanja	—	—	1.500·
98/2	— **Amonjak** (ammonia)		—	**50·—**	**50·—**
		Danja	—	50·—	50·—
98/5	— **Nawozy azotowe** (nitrates)		**3.245·7**	**4.620·—**	**7.365·7**
		Belgja	—	1.000·—	1.000·—
		Danja	350·—	730·—	1.080·—
		Hiszpanja	—	1.600·—	1.600·—
		Szwecja	963·7	690·—	1.653·7
		Kanada	2.032·—	—	2.032·—
103/3	— **Saletra wapniowa** (saltpetre)		**150·—**	**330·—**	**480·—**
		Szwecja	150·—	330·—	480·—
104/1b	— **Chlorek wapnia** (chloride of calcium)		—	**49·9**	**49·9**
		Szwecja	—	49·9	49·9
117/1	— **Oliwa** (olive oil)		—	—	**0·2**
		Szwecja	—	—	0·2
119—120	— **Artykuły kosmetyczne** (cosmetics)		**0·5**	—	**0·5**
		Stany Zjedn. Am.	0·5	—	0·5
131/2	— **Biel cynkowa** (zinc white)		—	**16·2**	**16.2**
		Finlandja	—	16·2	16·2
132	— **Farby ołowiane** (lead dyes)		**10·7**	**17·4**	**28·1**
		Holandja	—	17·4	17·4
		Szwecja	10·7	—	10·7

poz. tar. cel.		*Marzec* (March)	*Luty* (February)	*Od początku roku* (January-March)
	VII. — Rudy, metale i wyroby z metali (ores, metals & metal products)	**4.918·1**	**4.839·2**	**10.370·7**
	w tem m. in.:			
140/3	— **Szyny kolejowe** (rails)	**3.000 8**	**1.471·4**	**4.472·2**
	Holandja	3.000 8	1.471·4	4.472·2
147/4	— **Cynk** *) (zinc)	**815·6**	**3.221·2**	**4.638·5**
	Anglja	—	2.096 2	2.161·9
	Estonja	3·1	—	3·1
	Finlandja	—	—	15·1
	Holandja	812·5	830·—	1.762·9
	Niemcy	—	295·—	545·5
	Szwecja	—	—	150·—
150/6	— **Rury żeliwne** (iron pipes)	**9·6**	**8·7**	**18·3**
	Estonja	8·3	8·7	17·—
	Szwecja	1·3	—	1·3
153/1—10	— **Wyroby stalowe i żelazne** (iron & steel products)	**5·2**	**8·2**	**23·1**
	Anglja	5·—	—	7·6
	Estonja	—	7·6	7·6
	Grecja	—	—	7·1
	Holandja	—	0 6	0·6
	Stany Zjedn. Am.	0·2	—	0·2
167/1—50	— **Maszyny, aparaty i części** (machinery)	**1.086·9**	**129·7**	**1.218·6**
	Algier	1·086·9	—	1.086·9
	Anglja	—	129·3	129·3
	Palestyna	—	0·4	0 4
	Szwecja	—	—	2·—
	VIII. — Papier, wyroby z papieru i wytwory sztuki drukarskiej (paper & paper wares)	**890·2**	**1.075·5**	**2.500·2**
	w tem m. in.:			
176/2	— **Celuloza** (cellulose)	**53·1**	—	**53.1**
	Egipt	53·1	—	53·1
177/4	— **Papier i obcinki papierowe** (paper)	**832·—**	**1.075·5**	**2.433·3**
	Egipt	832·—	1.024·4	2.071·3
	Estonja	—	0·8	0·8
	Litwa	—	—	0·4
	Palestyna	—	48·—	48·—
	Stany Zjedn. Am.	—	2·3	2 3
	Syrja	—	—	0·6
	Turcja	—	—	309·9
178/3	— **Książki i broszury** (books)	**5·1**	—	**13·8**
	Anglja	0·5	—	0·5
	Stany Zjedn. Am.	4·6		13·3
	IX. — Materjały i wyroby włókniste (textiles & textile products)	**0·5**	**52·1**	**85·5**
	w tem m. in.:			
179/1	— **Bawełna** (cotton)	—	—	**4·3**
	Finlandja	—	—	4·1
	Niemcy	—	—	0·2
187—189	— **Tkaniny** (textiles)	**0·5**	**50·9**	**80·—**
	Anglja	—	44·8	73·2
	Estonja	—	2·9	2·9
	Holandja	0·5	3·2	3·9
191/1	— **Worki** (bags)	—	**1·2**	**1·2**
	Belgja	—	1·2	1·2

*) tytoń — reeksport.

X. — Towary różne, oddzielnie niewymienione (various)	**2·6**	**39·4**	**48·9**
Anglja	0·4	4·7	5·2
Belgja	—	29·7*)	29·7
Egipt	—	0·3	0·3
Estonja	0·7	0·1	0·8
Finlandja	—	0·1	3·5
Francja	—	0·2	0·2
Holandja	—	0·1	0·1
Niemcy	—	2·1	2·1
Stany Zjedn. Am.	0·7	2·1	6·2
Szwecja	0·8	—	0·8

C. — Ogólny obrót towarowy zamorski
(total overseas traffic)

marzec 1932	319.471·4
luty 1932	301.162·3
marzec 1931	366.185·7
od początku roku 1932	1.000.809·8

2. — Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem.
(coastal traffic, Danzig included)

poz. tar. cel.		*Marzec* (March)	*Luty* (February)	*Od początku roku* (January-March)
Przywóz (imports)		—	—	—
Wywóz (exports)		**250·—**	—	**488·7**
2/1	— **Ryż wyłuszczony** (husked rice)	—	—	**37·7**
19/1	— **Kakao** (w ziarnkach) (cacoa)	**250·—**	—	**250·—**
124/2	— **Garbniki** (tanning extracts)	—	—	**201·—**
Razem (total)		**250·—**	—	**488·7**

3. — Ogólny obrót towarowy
(general goods turnover)

marzec 1932	319.721·4
luty 1932	301.162·3
marzec 1931	366.185·7
od początku roku 1932	1.001.298·5

IV. — RUCH PASAŻERÓW
(passenger traffic)

Ruch zamorski

	PRZYJECHAŁO (passengers incoming)					WYJECHAŁO (passengers outgoing)				
	marzec 1932				luty	marzec 1932				luty
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem	Razem	I kl.	II kl.	III kl.	Razem	Razem
ANGLJA	—	—	—	—	—	9	18	105	132	153
Cardiff	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Hull	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Londyn	—	—	—	—	—	9	18	105	132	149
DANJA	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Aarhus	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
FRANCJA	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Rouen	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
HOLANDJA	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Rotterdam	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
STANY ZJEDN. AM.	7	6	256	269	182	47	47	163	210	198
New York	7	6	256	269	182	47	47	163	210	198
SZWECJA	4	6	—	10	—	—	—	—	—	—
Karlskrona	4	6	—	10	—	—	—	—	—	—
Razem:	12	12	257	281	183	9	65	268	342	351

PROJEKT WOLNEGO PORTU W GDYNI.

Oddawna już była rozważana możliwość i stwierdzana konieczność utworzenia w porcie gdyńskim, względnie w jego części, strefy wolnocłowej. Już w 1929 r. obradowała nad tem zagadnieniem Tymczasowa Rada Portowa w Gdyni, a niedługo potem Ministerstwo Przemysłu i Handlu rozpisało ankietę w sprawie Wolnej Strefy w Gdyni. Ankieta nie dała coprawda spodziewanego materjału, stwierdziła wszakże wyraźnie, że opinja całego kraju domaga się udogodnień celnych w Gdyni. Na tem tle podjęto w Ministerstwie Przemysłu i Handlu i w Ministerstwie Skarbu prace nad projektem odnośnej ustawy. Minęły dwa lata. Prace Ministerstw kontynuowano, w opinji publicznej i w prasie powracano sporadycznie do zagadnienia Wolnej Strefy w Gdyni, sprawa sama jednak zdawała się stać na martwym punkcie — dyskusyj teoretycznych na temat różnicy pomiędzy Wolną Strefą a Wolnym Portem, jakgdyby istotnie było to coś więcej, niż dwie nazwy tego samego przedmiotu.

To przewlekanie się sprawy było zresztą zupełnie zrozumiałe: Gdynia wciąż jeszcze nie była gotowa dla Wolnej Strefy, przytem nie była gotowa podwójnie — ani pod względem rozbudowy swoich urządzeń, ani też pod względem obrotów portowych. Wiadomem jest, że Wolna Strefa jest potrzebna przedewszystkiem dla importu cennej drobnicy oraz dla reeksportu morskiego. Import przez Gdynię i wogóle obrót drobnicą był do ostatnich czasów, jak wiadomo, bez znaczenia, zaś reeksport morski jest tu dopiero w stadjum organizacji. W tych warunkach Wolna Strefa w Gdyni byłaby jeszcze przed rokiem przedwczesna.

Sytuacja jednak w ciągu roku ubiegłego zmieniła się radykalnie: po ukończeniu ostatnich inwestycyj magazynowych i dźwigowych, po uruchomieniu licznych nowych linij regularnej żeglugi, oraz po ożywieniu na tem tle obrotów drobnicowych w porcie — narzędzie Wolnej Strefy staje się dla dalszego rozwoju tych obrotów niezbędne. Równocześnie z tem roboty budowlane w porcie zostały w ostatnich latach o tyle już zaawansowane, że dadzą się dokładnie przewidzieć terminy ukończenia poszczególnych fragmentów tych robót, oraz istnieje możność powiązania z robotami zasadniczemi — inwestycyj specjalnych, których wymagać będzie Wolna Strefa. W ten sposób sprawa utworzenia w Gdyni obszaru wolnocłowego z teoretycznej stała się praktyczną a nawet palącą, stanęła konkretnie na porządku dziennym i pozytywnie ruszyła naprzód z martwego punktu.

Przedewszystkiem więc obie nasze izby ustawodawcze na sesji przedświątecznej przyjęły przedstawioną im przez Rząd jeszcze przed rokiem ustawę o wolnych obszarach celnych. Ustawa ta ma charakter przepisu ramowego i upoważnia Radę Ministrów do ustanawiania w drodze rozporządzeń wolnych obszarów celnych na polskim terenie celnym — stwarza więc nie istniejącą dotychczas podstawę prawną także do utworzenia Wolnej Strefy w Gdyni. Ustawa wytycza również zasady, na których obszary celne mogą być tworzone.

Na tem tle podjęta została obecnie dalsza praca przygotowawcza do utworzenia Wolnej Strefy w Gdyni. Praca ta pójść musiała w dwóch kierunkach: zaprojektowania odnośnych inwestycyj w porcie gdyńskim, oraz opracowania regulaminu szczegółowego Wolnej Strefy w Gdyni, a więc projektu odnośnego rozporządzenia Rady Ministrów.

Inwestycje na terenie przyszłej Wolnej Strefy: budynki dla celników i składy celne, specjalna sieć torów kolejowych, a przedewszystkiem ogrodzenie wolnego obszaru celnego — pozostają w zależności od tego, w jaki sposób będą ustalone granice Wolnego Portu. To znowuż wymaga przyjrzenia się sprawie pod kątem widzenia interesów poszczególnych klientów portu oraz poszczególnych rodzajów obrotu portowego. Władze portowe to zagadnienie właśnie badają obecnie. Niedługo granice Wolnego Portu zostaną już wytyczone, poczem będą opracowane odnośne projekty techniczne. Na realizację tych inwestycyj potrzeba będzie zapewne najmniej roku — poczem dopiero nastąpi faktyczna inauguracja Wolnego Portu w Gdyni.

Regulamin Wolnego Portu musi jednak być opracowany niezwłocznie — już choćby dlatego, że niektóre postanowienia tego regulaminu będą stanowiły o charakterze wymienionych wyżej inwestycyj. Dlatego też będzie na czasie przeanalizowanie kilku kapitalnych zagadnień z dziedziny wolnych portów, w ich dostosowaniu do potrzeb portu gdyńskiego. Zagadnienia te zostały już przeważnie przesądzone w ustawie o wolnych obszarach celnych, w regulaminie zaś muszą być bardziej szczegółowo rozwinięte.

Przedewszystkiem więc powstaje pytanie zasadnicze — do jakich granic ma być w Gdyni posunięta wolność celna w obrębie Wolnej Strefy. Pytanie to nasuwa się tem bardziej, że art. 7 nowej ustawy orzeka, że wolny obszar celny pozostaje pod kontrolą celną. Ta kontrola celna jest w różnych portach różnie rozumiana. Tak więc np. w Kopenhadze teren Wolnego Portu stanowi tabu dla celnika, który tu zasadniczo nie ma wogóle dostępu. Dlatego też Kopenhaga jest uważana za przykład klasycznego Wolnego Portu. W Gdańsku — odwrotnie, obrót towarów jest kontrolowany przez celników także wewnątrz Wolnej Strefy, w postaci kontroli ksiąg składowych. Inne porty: Hamburg, Brema, Szczecin, Genua, Triest i t. d. — stosują zasady pośrednie, typ tych portów jednak jest bardziej zbliżony do Kopenhagi, niż do Gdańska, który stanowi zresztą przykład nieco odosobniony. Ekonomiści kwestjonują nawet określenie gdańskiego „Freibezirk'u" jako Wolnego Portu, nazywając go raczej wielkim składem wolno-cłowym.

Niema, zdaje się, żadnych specjalnych powodów, dla których organizacja Wolnej Strefy w Gdyni nie miałaby być oparta na liberalnych zasadach. Przedewszystkiem więc powinno być — w zgodzie z ustawą — stwierdzone, że Wolna Strefa w Gdyni będzie pod względem celnym oraz w zakresie opłat monopolowych i podatków pośrednich traktowana jako zagranica. Następnie należałoby ustalić, że kontrola celna nad Wolną Strefą ogranicza się do strzeżenia jej od strony **zewnętrznej** oraz do pilnowania, żeby ruch osób i towarów przez granicę Wolnej Strefy odbywał

się z zachowaniem ogólnych przepisów celnych dla obrotów z zagranicą.

To byłaby zasadnicza konstytucja gdyńskiego Wolnego Portu. Na tem tle jednak należałoby wyjaśnić niektóre wypadki specjalne.

Jednym z takich wypadków jest zagadnienie, kto będzie kontrolował obrót na terenie Wolnej Strefy wówczas, gdy jest on zakazany ustawą o wolnych obszarach celnych. Będą to praktycznie nieliczne wyjątki, powstające w konsekwencji ograniczeń, które mogą być wprowadzone ze względu na: a) monopole państwowe, b) obronę kraju, c) przepisy sanitarne, weterynaryjne i fitosanitarne, d) bezpieczeństwo publiczne i e) wykonanie zobowiązań międzynarodowych (np. opium). Jeżeliby czynność tę powierzyć cłu — zostałaby naruszona zasada wolnej od ingerencji cła pracy Wolnego Portu. Prawdopodobnie najprostszem załatwieniem sprawy byłoby powierzenie tej kontroli — zresztą wzorem innych portów — administracji portowej, która musiałaby uzyskać w związku z tem od odnośnych władz odpowiednie uprawnienia i wskazówki.

Dalsze zagadnienie wiąże się z techniką odprawy celnej na granicy Wolnej Strefy. W praktyce wolnych portów zagadnienie to jest rozwiązywane różnie, zależnie od charakteru obrotów danego portu oraz od jego warunków terenowych. Tak więc np. w Wolnym Porcie kopenhaskim, skąd przeszło 85% towarów wychodzi do głębi kraju samochodami i wozami, odprawa celna odbywa się przy bramach Wolnego Portu — w ten sam sposób, co wszędzie na granicy lądowej. Taki system pracy wymaga rozbudowy dużych urzędów celnych przy poszczególnych bramach Wolnego Portu, zaopatrzonych w składy, rampy, wagi etc. W Hamburgu, zwłaszcza w Bremie, a podobnie również w Gdańsku, skąd większość towarów wychodzi koleją — odprawa przy granicy Wolnej Strefy jest oczywiście nie do pomyślenia, boby towar, załadowany w składzie portowym na wagon, trzeba było na granicy celnej wyładowywać do jakichś specjalnych magazynów celnych, celem poddania go tu odprawie celnej. Wymagałoby to w dodatku bardzo rozległych i kosztownych urządzeń kolejowych. Dlatego też w wymienionych wyżej portach, a także we wszystkich wogóle portach, w których wchodzi w grę wywózka towarów koleją — odprawa towarów, ładowanych na wagony w obrębie Wolnej Strefy, odbywa się przeważnie w momencie załadunku wagonów, a więc na terenie Wolnej Strefy. Wagony są następnie plombowane, przyczem czynność celnika na granicy Wolnej Strefy ogranicza się w takich wypadkach do zdjęcia plomby z wagonu. Czasem wagony (np. wagony otwarte) są konwojowane przez celników aż do granicy Wolnego Portu. W każdym razie w tym wypadku celnik wkracza na teren Wolnej Strefy — ma więc tu pozornie miejsce naruszenie zasady Wolnego Portu. Żeby tego nie było — regulaminy większości wolnych portów stwierdzają, że powyższy sposób załatwienia odprawy celnej może mieć miejsce **jedynie na żądanie strony** i oczywiście w odniesieniu jedynie do towarów, które strona chce w opisany wyżej sposób odprawić. Zastrzeżenie tego rodzaju powinnoby się znaleźć także w regulaminie Wolnej Strefy w Gdyni, skąd gros towarów będzie wysyłane do głębi kraju koleją. Dla ruchu kołowego zaś, który dziś w Gdyni jest jeszcze nieduży, którego rola jednak wszędzie wzrasta — powinny być przewidziane przy wjazdach do Wolnego Portu specjalne urządzenie celne.

W dalszym ciągu przy ustalaniu zasad pracy przyszłej Wolnej Strefy w Gdyni ważnem jest określenie form handlu, które mogą być uprawiane na terenie Wolnego Portu. Pod tym względem przepisy ustawy o wolnych obszarach celnych są wysoce liberalne. Wynika z nich mianowicie, że na terenie Wolnej Strefy w Gdyni ruch statków, przywóz, przewóz i wywóz towarów, handel niemi, ich przeładunek, przechowywanie, przepakowywanie, sortowanie, mięszanie, uszlachetnianie oraz wszelkiego rodzaju obróbka i przeróbka — są dozwolone i dla ich podjęcia nie wymagają jakichkolwiek pozwoleń specjalnych, z wyjątkiem ograniczeń, przewidzianych w ustawodawstwie ogólnem. Daje to bardzo duże możliwości dla ekspedytora, dla kupca eksportera, a przedewszystkiem dla kupca importera, umożliwiając im dowolny obrót towarem, połączony z przeróbką wszelkiego rodzaju. Istnieją tu wszakże pewne ograniczenia już w ustawie samej. Ograniczenia te dotyczą przedewszystkiem handlu detalicznego i domokrążnego na terenie Wolnej Strefy, który jest tu zakazany bezwzględnie — nie w tym celu bowiem tworzy się skomplikowany, kosztowny i ograniczony terenowo aparat Wolnego Portu. Pozatem we wszystkich portach jest poddana specjalnej kontroli działalność na terenie Wolnego Portu towarzystw zaopatrywania okrętów. Podobne przepisy mają być wprowadzone także na terenie przyszłej Wolnej Strefy w Gdyni.

Ustawa o wolnych obszarach celnych dopuszcza uprawianie przemysłu na terenie Wolnej Strefy — i pod tym względem więc jest liberalna, niewszystkie bowiem wolne porty zezwalają na budowanie fabryk na ich terenie. Przemysł w granicach wolnych portów istnieje jedynie w Hamburgu i w Kopenhadze. W naszych warunkach budowa fabryk w Wolnym Porcie będzie niewątpliwie miała miejsce tylko w nielicznych wypadkach, przeważnie bowiem fabryki będą wolały znaleźć się wewnątrz polskiego muru celnego, pod ochroną naszych wysokich ceł protekcyjnych. Korzyści z budowy fabryk w Wolnym Porcie mogłyby mieć jedynie te przedsiębiorstwa, które zamierzają pracować wyłącznie na eksport. Tych zaś będzie u nac zapewne niewiele. Gdyby chciały wszakże powstać — mają w Gdyni po temu pełne możliwości.

Jedyne istotne ograniczenie, które ustawa o wolnych obszarach celnych wysuwa w stosunku do Wolnej Strefy w Gdyni, stanowi zakaz spożycia na obszarze Wolnej Strefy. Zakaz ten jest zresztą zupełnie usprawiedliwiony, jeszcze raz bowiem należy powtórzyć, że narzędzie Wolnej Strefy zostaje stworzone dla innych zupełnie celów, niż spożycie, dla celów stokroć bardziej istotnych. Pozatem dopuszczenie spożywania na terenie Wolnej Strefy zagranicznych produktów bez uiszczania za nie cła podcięłoby handel spożywczy i przemysł restauracyjny w najbliższym okręgu Gdyni. Zakaz spożycia w Wolnych Portach istnieje wszedzie bez wyjątku. Pewne odstępstwa od tej zasady są robione — i będą musiały być zrobione także w Gdyni — dla tanich jadłodajni robotniczych w porcie, pracujących jednak zawsze pod określoną kontrolą.

Podstawy ustawowe do utworzenia Wolnej Strefy w Gdyni, a także wyłuszczone wyżej jej przypuszczalne przyszłe zasadnicze warunki pracy — powinny stworzyć dla portu w Gdyni nowe daleko idące możliwości rozwojowe.

G.

Kronika portowa.

Tymczasowa Rada Portowa.

Dn. 16/III odbyło się kolejne posiedzenie Tymczasowej Rady Portowej, na którem przyjęto ostateczne wnioski w sprawie nowelizacji rozporządzenia o morskich cłach preferencyjnych, a pozatem rozpatrzono w pierwszem czytaniu projekt rozporządzenia o ustanowieniu Wolnej Strefy w Gdyni.

Regularne linje owocowe.

Szwedzkie przedsiębiorstwo okrętowe „Svenska Lloyd" uruchomiło w marcu regularne dwutygodniowe bezpośrednie połączenia okrętowe do Gdyni z portów włoskich: Catania, Palermo, Messina itd., oraz z portów hiszpańskich: Valencia, Murcia i t. d. Statki: „Catalonia", „Caledonia", „Bothnia", „Mansuria" i „Scandinavia", po przyjęciu ładunku pomarańcz i cytryn we Włoszech lub w Hiszpanji — udają się stąd wprost do Gdyni, nie zatrzymując się nigdzie po drodze. Statki przywożą za każdym razem znaczne ilości — po 6—14.000 skrzynek — owoców południowych. Przywóz ten dał w ub. miesiącu rekordową cyfrę — 3.254 t.

Przeładunek parowozów.

W dniach od 15 do 23/III poraz pierwszy w porcie gdyńskim ładowano parowozy. Mianowicie Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Chrzanowie wysłała przez Gdynię do Oranu dla kolei francuskich w Marokko 12 pośpiesznych parowozów pasażerskich własnej budowy. Parowozy te, ważące po 83 t sztuka, zabrał specjalnie służący do tego rodzaju transportów norweski statek „Beldis", który parowozy ładował przy pomocy własnego dźwigu masztowego.

Bezpośrednie transporty kakao z Afryki.

Dn. 21/III przybył do Gdyni motorowiec „Kolsmaren", przywożąc 8.000 worków (519 t) kakao surowego, oraz 6.160 worków (523 t) nasion palmowych. Towary te zostały załadowane w portach zachodnio-afrykańskich: Acra (Złoty Brzeg) i Burutu (Nigeria). Po uruchomieniu Olejarni Gdyńskiej komunikacja Gdyni z wymienionemi portami będzie prawdopodobnie odbywała się regularnie.

Awarja S/S. „Cieszyn."

W nocy z dn. 30 na 31/III należący do Linji Bałtyckiej P. P. „Żegluga Polska" S/S. „Cieszyn" osiadł we mgle na kamieniach w pobliżu Utö (Finlandja). Po skomplikowanej i utrudnionej wskutek burzy akcji ratowniczej statek dn. 5/IV został zdjęty z kamieni i odszedł o własnych siłach do doku w Abo.

Z Rady Interesentów Portu

1. Sprawy telefoniczne w Gdyni.

R. I. P. otrzymała z Ministerstwa Poczt i Telegrafów pismo z zawiadomieniem, że z postulatów R. I. P., przedkładanych Ministerstwu w latach 1931/32 niektóre zostały częściowo uwzględnione, a mianowicie:

1. uruchomiono od 1/II 1932 r. bezpośrednią komunikację telefoniczną między Gdynią a Tallinem, w której 3-minutowa rozmowa kosztuje 14'03 zł (z Gdańska 7'90 Gld. gd);

2. w budowie napowietrzny przewód telefoniczny z Gdyni do Łodzi, który po włączeniu do kabla Łódź—Katowice stworzy bezpośrednie połączenie telefoniczne Gdyni z Katowicami;

3. stawki niektórych ważnych dla Gdyni połączeń telefonicznych zostały obniżone jak następuje:

Gdynia—Kopenhaga	13'68 zł.	dawniej 16'38 zł.
Gdynia—Stockholm	19'62 zł.	dawniej 22'32 zł.
Gdynia—Helsinki	28'26 zł.	dawniej 30'96 zł.
Gdynia—Oslo	22'14 zł.	dawniej 24'84 zł.
Gdynia—Amsterdam	14'22 zł.	dawniej 17'46 zł.
Gdynia—Genewa	13'39 zł.	dawniej 27'— zł.
Gdynia—Bern Szw.	13'59 zł.	dawniej 23'84 zł.

Ministerstwo komunikuje ponadto, że cena rozmów zagranicznych z Gdynią na trasie polskiej obniżono z 3 fr. zł. na 1'50 fr.

2. Opodatkowanie obcokrajowców.

Izba Skarbowa w Grudziądzu nadesłała do R. I. P. na jej zapytanie w sprawie opodatkowania obcokrajowców, pracujących w Gdyni, a mieszkających na terenie W. M. Gdańska, następujące wyjaśnienie:

Zasadniczo obywatele państw trzecich, którzy otrzymują na obszarze Rzeczypospolitej uposażenie emerytalne lub wynagrodzenie za najemną pracę od służbodawców na tym terenie zamieszkałych, lub tu mających siedzibę, winni być przez nich pociągnięci do opłacania podatku dochodowego w drodze potrąceń przy wypłacie na równi z obywatelami tutejszymi (art. 1 pkt. 2 lit. d ustawy o p. p. d.). Miejsce zamieszkania otrzymującego wynagrodzenie jest zupełnie obojętne.

Zawarcie z państwem trzeciem umowy na zasadzie klauzuli największego uprzywilejowania ma tylko ten skutek, że obywatele tego państwa nie mogą być gorzej traktowani, od najlepiej traktowanych obywateli innych państw.

W celu uniknięcia podwójnego opodatkowania w dziedzinie podatków bezpośrednich zawarto z niektóremi państwami specjalne umowy, zasady jednak w tych umowach ustalone, mogą być stosowane tylko do obywateli Rzeczypospolitej i obywateli tych państw, z któremi je zawarto, a nie mogą być w drodze analogji stosowane do obywateli innych, zamieszkałych na terenie państw, które z Polską zawarły odnośne umowy.

O ile obywatel taki rości sobie prawo do uwolnienia od podatku z tego powodu, że dochód osiągnięty już jest opodatkowany pdatkiem tego samego rodzaju w obcem państwie, winien udowodnić rodzaj i rozciągłość opodatkowania.

3. Sąd kupiecki.

Zarząd R. I. P. wybrał kandydatów firm portowych na ławników, do mającego powstać w Gdyni Sądu Kupieckiego. Są nimi: pp. Błażejewski, Jasiński, Laudowicz, Marszał, Mosiewicz, Mucha, Perutz, Pistel, Wirpsza, Zalewski.

4. Centralizacja ogłoszeń.

Z uwagi na to, że różni akwizytorzy zabierają firmom zrzeszonym w R. I. P. dużo czasu, uchwalił Zarząd Rady zaproponować firmom zrzeszonym, aby sprawa ta została scentralizowana w R. I. P., która każdorazowo zbada propozycje ogłoszeniowe.

5. Walne Zgromadzenie Polskiego Związku Maklerów Okrętowych w Gdyni.

Dnia 19 marca odbyło się roczne zebranie Polskiego Związku Maklerów Okrętowych w Gdyni. Po wysłuchaniu sprawozdania z czynności za rok 1931 oraz sprawozdania komisji rewizyjnej, wybrano zarząd, składający się z pp. Andrzeja Cienciały — prezesa, Lars Svendsen'a — wiceprezesa, Witolda Jasińskiego i Czesława Raczewskiego — członków zarządu.

Dotychczasowy prezes p. Konsul Napoleon Korzon nie przyjął zaofiarowanej mu ponownie przez zebranych prezesury, motywując swą odmowę brakiem czasu, spowodowanem pełnieniem funkcji prezesa Izby Przemysłowo-Handlowej i prezesa Rady Interesentów Portu w Gdyni. Ustąpił również na własne żądanie z braku czasu dotychczasowy sekretarz p. Federowicz, który sprawował funkcję tę przez 3 lata. Czynności Związku przeniesiono do biura Rady Interesentów Portu w Gdyni, które będzie je prowadziło.

6. Sprawy kolejowe.

Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych otrzymał od Dyrekcji P. K. P. zawiadomienie, że celem ułatwienia czynności ekspedycyjnych, ekspedycja towarowa przyjmować będzie listy przewozowe już po dokonanej odprawie celnej przesyłek nadanych. Ekspedycja zatem nie będzie już żądać przedłożenia listu przewozowego przed rozpoczęciem ładowania, lecz dopiero po dokonanym ładunku, z tem jednak, że listy muszą być opatrzone stemplem „odprawa celna dokonana".

7. Przedłużenie umowy o pracy.

Umowa zbiorowa między Związkiem Gdyńskich Ekspedytorów Portowych, a organizacjami zawodowemi robotników została sprolongowana automatycznie do 31 marca 1933 r. bez jakichkolwiek zmian.

Z Izby Przemysłowo-Handlowej.

Zjazdy eksporterów.

Dnia 2 marca r. b. Izba Przemysłowo-Handlowa zwołała do Gdyni zjazd eksporterów ziemniaków, w którym wzięli udział: reprezentant Państwowego Instytutu Eksportowego, reprezentant Urzędu Morskiego, Polsko-Brytyjskiego Towarzystwo Okrętowego, Państwowego Banku Rolnego, Banku Gospodarstwa Krajowego, Państwowych Zakładów Przemysłowo-Zbożowych, Związku Izb Przemysłowo-Handlowych, Izb Przemysłowo-Handlowych w Poznaniu i Bydgoszczy, Wielkopolskiej i Pomorskiej Izby Rolniczej oraz reprezentanci całego szeregu firm eksportowych ziemniaczanych i zagranicznych importowych.

Konferencja powzięła następujące rezolucje:

1. obniżenie kosztów przewozu ziemniaków w ten sposób, aby na przebiegu 500 km nie przekraczały więcej jak zł 1'20 za 100 kg;

2. zaprowadzenie bezpośredniej taryfy związkowej na przewóz ziemniaków, z Belgją, Francją i Szwajcarją przez Niemcy;

3. ustalenie za pośrednictwem Państwowego Instytutu Eksportowego formy kontraktów ziemniaczanych dla tranzakcyj eksportowych do Anglji;

4. ustanowienie w Gdyni zaprzysiężonych ekspertów Izby Przemysłowo-Handlowej dla dokonywania kontroli ziemniaków eksportowych.

Rezolucje te były następnie przedmiotem obrad konferencji, zwołanej w dniu 10 marca r. b. przez Państwowy Instytut Eksportowy, w której Izba przez swego delegata brała udział.

W związku z uchwałą zjazdu Izba zajęła się sprawą zaprzysiężenia rzeczoznawców ziemniaczanych dla portu gdyńskiego.

W dniu 18 marca r. b. zwołała Izba do Gdyni konferencję w sprawie e k s p o r t u d r o b i u, zaś w dniu 31 marca r. b. odbył się zwołany przez Izbę zjazd pomorskich e k s p o r t e r ó w g r z y b ó w i j a g ó d.

Dezyderaty tych zjazdów będą przedłożone przez Izbę Ministerstwu Przemysłu i Handlu.

Sprawa preferencyjnych ceł morskich.

Na posiedzeniu Tymczasowej Rady Portowej w Gdyni w dniu 16 marca r. b., na którem zaopinjowano sprawy, dotyczące stosowania ceł prefencyjnych morskich, w imieniu Izby zgłosił dyrektor H. Krupski wniosek o włączenie do rozporządzenia wykonawczego o cłach preferencyjnych przepisu, że również przedsiębiorstwa, przyczyniające się do rozwoju gospodarczego kraju, mogą korzystać z ulgowej stawki celnej. Według umotywowania wniosku chodzi o to, aby firmy, osiedlające się w Gdyni, które poczynią odpowiednie inwestycje względnie stworzą większe organizacje handlowe w porcie gdyńskim, mogły korzystać z cła ulgowego na podstawie zezwolenia Ministerstwa Skarbu, wydanego po wysłuchaniu opinji Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

Ponadto Izba wystąpiła ostatnio z wnioskiem do Ministerstwa Przemysłu i Handlu o wciągnięcie smalcu i makaronu na listę towarów zakwalifikowanych do kompensacyjnego wywozu, dla uzyskiwania ceł ulgowych przy imporcie owoców południowych i towarów kolonjalnych.

Sprawy osobowe.

Z dniem 14 marca r. b. kadencja p. Wiceprezesa Marchlewskiego, jako urzędującego Wiceprezesa Izby, skończyła się; p. Wiceprezes Rawicz-Szczerbo, począwszy od tego terminu pełni obowiązki Wiceprezesa urzędującego, stosownie do kolejności, ustalonej na ostatniem posiedzeniu Prezydjum.

Dekretem Pana Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 27 lutego 1932 r. Dyrektor Izby P. Krupski, został powołany na członka Tymczasowej Rady Portowej w Gdyni, na przeciąg roku 1932.

Komunikaty i biuletyny informacyjne.

W okresie od 18 lutego do 31 marca r. b. wydała Izba kilkanaście komunikatów prasowych, wysłanych do wszystkich dzienników i czasopism w okręgu Izby oraz 1 komunikat dla firm przemysłowych na terenie Gdyni i 5 biuletynów informacyjnych. Biuletyny informacyjne, obecnie będzie Izba drukowała trzy razy w miesiącu.

Kronika Miejska

Plan uzdrowienia finansów.

Komisarz Rządu P. Z. Zabierzowski, powróciwszy z Warszawy po zakończeniu prac i starań co do realizacji programu uzdrowienia finansów miejskich i po uchwałach Rady Ministrów w sprawach miasta Gdyni, zwołał konferencję prasową, na której udzielił wyjaśnień o osiągniętych rezultatach.

Przedstawiają się one w ogólnych zarysach jak następuje:

W Warszawie sprawy miasta Gdyni, rozdzielone dotychczas między poszczególnemi ministerstwami i wydziałami, będą skoncentrowane przy Radzie Ministrów.

Przyznane zostało miastu na własność narazie 59 ha z działek lasów państwowych.

Uzyskało miasto pięć miljonów złotych w formie gwarancji Skarbu Państwa.

Uzyskało roczne moratorjum w Banku Gospodarstwa Krajowego.

Przeprowadzona została konwersja wszystkich pożyczek krótkoterminowych na długoterminowe.

Uzyskane zostało anulowanie procentów od procentów oraz kar za zwłokę. Zapewniona została doroczna stała pomoc finansowa dla miasta Gdyni z budżetu państwowego poczynając od 1933—34 r.

Co do inwestycyj miejskich na czas najbliższy, Komisarz Rządu zaznaczył, że będą one ograniczone do najważniejszych oraz do rentownych, opartych wyłącznie na pożyczkach długoterminowych z amortyzacją uzależnioną od rentowności.

Komisarz Rządu udzielił ponadto informacyj o przeprowadzanem uporządkowaniu spraw urzędniczych i podatkowych. Informacje te dotyczyły przedewszystkiem statutu o stosunkach służbowych. Zostanie wprowadzona elastyczność na miejsce dotychczasowej sztywności personelu urzędniczego, która sprawiała, że miasto zależnie od konjunktury sezonowej miało albo niedostateczną, albo nadmierną ilość urzędników. Elastyczność osiągnięta zostanie drogą odpowiedniego podziału na etatowych i kontraktowych urzędników. Nowy statut służbowy pozwoli na zmniejszenie na rok bieżący liczby urzędników o 30%, co pozostawi wystarczającą dla obecnych potrzeb liczbę stu urzędników. Specjalny statut ureguluje sprawy emerytalne. Ponadto przeprowadzona będzie akcja w kierunku przydzielenia urzędnikom mieszkań w domach miejskich.

Wreszcie statuty podatkowe przeprowadzą reformę w kierunku równomierności obciążeń bez ich ogólnego powiększenia. Nastąpi wyzyskanie wszystkich źródeł podatkowych miasta, jak np. podatku akcyzowego, który dotychczas nie był ściągany. Przewidywane pożyczki zagraniczne udzielone byłyby w pierwszym rzędzie na budownictwo ulic i placów, na kanalizację, oraz na budownictwo naziemne.

Połowy ryb morskich w marcu

Rybołówstwo w m. marcu odbywało się przy sprzyjającej pogodzie bez poważniejszych przeszkód. Jednak mimo ogólnej ilościowej zdobyczy ok. miljona kg, korzyści dla rybaków były niewielkie, gdyż ponad 90% całego połowu stanowiły małowartościowe s z p r o t y.

Na wiosnę szproty zwykle odchodzą dalej od polskich brzegów, trzymając się przeważnie na głębi gdańskiej i we wschodniej części zatoki. I w sprawozdawczym m-cu łowiono je głównie przy brzegach wschodnio-pruskich, a ponadto w całej zatoce gdańskiej na linji Hel—Kalberg—Piława.

Ł o s o s i e w pierwszej połowie m-ca poławiano dość słabo, natomiast w drugiej — dobrze. Większe sztuki łowiono na takle, a częściowo — pławnicami, mniejsze wyłącznie pławnicami (sieciami dryfującemi). Próbowano także poławiać niewodami, ale bez rezultatów.

W ostatnim tygodniu marca m i e l n i c a ukazała się w większych ilościach w okolicach Karwi i Dąbek, wskutek czego tamtejsi rybacy w ciągu kilku dni miewali niezłą zdobycz. Ogółem złowiono 1,050 sztuk łososi i 10.400 sztuk mielnic. Największa zdobycz dzienna dla Helu 46 ctr. W stosunku do poprzedniego m-ca połowy utrzymały się na jednakowym poziomie.

Ś l e d z i e w marcu łowiono nieźle, przyczem szczęśliwe połowy miewali nietylko rybacy helscy, jak zwykle, ale także gdyńscy oraz z Kolibek, Rewy i Mechlinek. Można powiedzieć, że śledzie nawet obficiej pojawiły się przy brzegach stałego lądu zatoki, aniżeli przy cyplu helskim — ich zwykłem miejscu tarła. W stosunku do lutego zdobycz wzrosła prawie dwukrotnie i nie ustępuje średnim miesięcznym z ostatnich lat.

P ł a s t u g i (flondry) łowi się jeszcze dorywczo w sieci stawne i na haczyki. Ryb w pobliżu brzegów nie było. Rybołówstwa włókami jeszcze nie rozpoczęto. Żaden też kuter nie wyjeżdżał na dalsze tereny bałtyckie.

W ą t ł u s z e łowiono w ub. miesiącu wcale nieźle. Zdobycz przewyższyła parokrotnie odnośne miesiące w ostatnich kilku latach. Główne połowy odbywały się w zatoce, włókami w pobliżu Gdyni, pozatem na otwartem morzu w pobliżu Karwi.

Pozostałe gatunki ryb jak węgorze, szczupaki, płotki i okonie, ze względu na małe połowy, nie odegrały większej roli w rybołówstwie marcowem.

Ogółem złowiono w marcu 958,500 kg ryb wartości zł 114.750 (t. j. prawie tyleż co i w lutym), a w tem szprotów 869.000 kg — (zł. 17.380), śledzi 42.380 kg (zł. 21.200), wątłuszy 25.420 kg (zł. 12.710), łososi 14.520 kg (zł. 50.100), węgorzy 3.210 kg (zł. 7.700), innych 3.970 kg (zł. 5.650).

Ceny na ryby w dalszym ciągu były niskie i biorąc średnio z całego m-ca płacono rybakom za kg przy kutrach: szproty gr. 3, śledzie, dorsze i płastugi po gr. 50, płotki i okonie po zł. 1, szczupaki, węgorze i mielnice po zł. 2,50. Przy końcu m-ca łososie nieco spadły w cenie. Z całkowitych połowów 207.850 kg sprzedano do wędzarń, które pracowały dość dobrze; 358.600 kg wywieziono do Gdańska i 392.000 kg rozsprzedano na rynkach miejscowych, głównie w Gdyni.

Poza powyższem przywieziono do portu helskiego z zagranicy 21.000 kg dorszy (z Danji) i 2.000 kg flonder (z Niemiec).

K.

PRACA PORTU GDAŃSKIEGO

Obroty portowe w Gdańsku w miesiącu lutym w porównaniu z miesiącem styczniem uległy dalszej zniżce. Przeładowano ogółem 400.943 t. towarów wobec 588.501 t. w miesiącu styczniu.

Ruch statków

		Weszło statków	N. R. T.	*Wyszło* statków	N. R. T.
luty	1932	305	193.027	309	204.916
styczeń	1932	346	266.161	353	265.987
luty	1931	376	249.884	365	250.048

Obrót towarowy
(ton)

Przywóz: ogółem	**19.891**
w tem m. in.:	
owoce południowe	241
kawa, kakao, herbata	606
tytoń	100
śledzie (świeże i solone)	3.776
tłuszcze zwierzęce	511
skóry	155
węgiel	8.375
koks	301
oleje roślinne	699
garbniki	58
żelazo i stal	389
bawełna	46
wełna	441
Wywóz: ogółem	**381.052**
w tem m. in.:	
zboże	18.806
rośliny strączkowe	1.874
cukier	43.508
drzewo i wyroby	55.658
węgiel	240.636
koks	2.340
produkty naftowe	588



S/S. „Cieszyn" w porcie gdyńskim przed awarją.

RYNEK FRACHTOWY

Rynek frachtowy w Gdyni i Gdańsku ożywił się nieco w marcu w stosunku do lutego, co należy przypisać temu, że strajk węglowy w Zagłębiu Dąbrowskiem pod koniec miesiąca ustał i na skutek tego frachtujący starali się energicznie wywiązać ze swych zobowiązań przez spieszne dostawy. Stawki frachtowe spadły jednak, o czem można przekonać się z poniższego zestawienia:

Belgja i Holandja: 4.800 t Amsterdam — sh 4/3, 3.000 t Amsterdam — sh 5/—, 5.000 t Antwerpja — sh 3/6, 5.000 t Gandawa — sh3/7½;

Francja: 1.200—1.500 t francuskie porty przy Kanale La Manche — sh 5/— (w złocie), 2.000 t Rouen — sh 4/6 (w złocie), 2.500 t Rouen — sh 4/3—4/4½ (w złocie), 2—2.200 t Bordeaux—Frs. 31.—,2—2.500 t Nantes — sh 5/3 (w złocie), 2 000 t Bayonne — sh 7/6 (papier);

Danja: 1.500—2.000 t dobre porty duńskie — sh 4/6—4/9, 2.500—3.000 t Kopenhaga, Aalborg — sh 4/—, 2.500 t Bandholm — sh 4/6, 2.600 t Fredericia — sh 4/3;

Szwecja: 1.500—2.000 t Göteborg, Helsingborg, Malmö — sh 4/3, 2.500—3.000 t Göteborg, Helsingborg, Malmö — sh 4/—, 2.500—3.000 t Oscarshamn, Stockholm, Gefle, Slite — sh 4/1½;

Litwa: 1.500 t Kłajpeda — sh 4/6, 3.000 t Kłajpeda — sh 4/1½;

Łotwa: 3.000 t Ryga — sh 4/9;

Finlandja: 3.000 t Wyborg, Helsingfors — sh 4/—, 4—5.000 t Helsingfors — sh 3/9;

Włochy: Notowania stawek do Włoch były dość mocne, ponieważ wywóz w tym kierunku utrzymał się na dawnym poziomie i odpowiedni tonaż był stale poszukiwany. Notowano: 5.000 t G. S. S. L. Neapol — sh 8/6, Civita Vecchia — sh 8/9, 6—8.000 t Wenecja, Tryjest, Ankona — sh 9/—, 2—3.000 t do Sycylji — sh 8/6;

Hiszpanja: Pomimo, że eksport do Hiszpanji ograniczał się do kilku pojedynczych ładunków, czyniono dalsze próby zdobycia tamtejszego rynku. Notowano: 3.000 t Bilbao — sh 8/— — 8/3, 3.000 t Barcelona — sh 9/6;

Rynek cukrowy, który w lutym zatrudnił kilka statków, w marcu był zupełnie słaby. Zafrachtowano: 3.000 t do Rygi przy stawce — sh 4/7½ (w złocie), oraz około 1.000 t cukru surowego do Holandji po Hfl. 3.—

Rynek frachtowy na drzewo do Anglji był w marcu znacznie słabszy, co należy przypisać forsownemu eksportowi w lutym, który zkolei wywołany był wprowadzeniem

w Anglji nowych ceł z dniem 1 marca r. b. Stawki frachtowe na drzewo miękie kształtowały się następująco: do Londynu — ca. sh 30/— za standard „Baltwood net", do Hull — sh 34/— za standard „Baltwood gross", Manchester, Liverpool — sh 40/— — 41/.

Bardziej ożywioną działalność frachtową wykazywał kierunek do Francji w związku z tem, że od 1 kwietnia r. b. wchodzą w życie nowe kontyngenty i ładujący starali się w ubiegłym kwartale załadować wszystkie przydzielone im ilości. Zafrachtowano kilka statków do Dunkierki i Rouen po sh 26/— (w złocie) za standard. Jeden statek o pojemności 400 Std. po sh 31/9 do La Pallice i sh 32/6 do Nantes. Około 320 Std. zafrachtowano do Marans po sh 42/6 (w złocie), kompletując do Bordeaux po sh 32/— (w złocie) za standard.

Będące w Gdyni i Gdańsku wolne żaglowce z motorem, frachtowano głównie pod ładunki zboża do duńskich portów prowincjonalnych przy stawce — sh 7/— — 8/— (w papierze), oraz pod ładunki soli i kainitu do Danji i Szwecji po Kr. 5'— — 6'—.

ROZKŁAD ODJAZDÓW STATKÓW LINJI REGULARNYCH

Gdynia—Londyn:
S/S. „Warszawa" (P.B.T.O.) 14 i 28 kwietnia,
S/S. „Baltonia" (P.Z.K.B.) 7 i 21 kwietnia,

Gdynia—Hull:
S/S. „Łódź" (P.B.T.O.) 7 i 21 kwietnia,
S/S. „Rewa" (P.B.T.O.) 14 i 28 kwietnia,

Gdynia—New York—Halifax:
S/S. „Pułaski" (P.T.T.O.) 28 kwietnia,

Gdynia—New York:
S/S. „Carplaka" (A.S.L.) 20 kwietnia,

Gdynia—Porty Golfu Meksykańskiego:
M/S. „Tampa" (G.G.L.) 20 kwietnia,

Gdynia—Porty Lewantu:
M/S. „Erland" (S.O.L.) 15 kwietnia,

Gdynia—Gdańsk—Tallinn—Helsingfors:
S/S. „Poseindon" (F.A.A.) 12 i 26 kwietnia,
S/S. „Cieszyn" (Ż.P.) 19 kwietnia,

Gdynia—Karlskrona:
S/S. „Borgholm" (S.L.S.P.) 1, 15 i 29 kwietnia,

Gdynia—Szwecja—Norwegja:
S/S. „Ahershus" (F.O.) 14 i 27 kwietnia,
S/S. „Jaederen" (B.S.O.L.) 21 kwietnia,

Gdynia—Amsterdam:
S/S. „Kraków" (Ż.P.) ok. 15 kwietnia,

Gdynia—Rotterdam:
S/S. „Tczew" (Ż.P.) 12 i 26 kwietnia,
S/S. „Śląsk" (Ż.P.) 19 kwietnia,

Gdynia—Rotterdam—Antwerpja:
S/S. „Castor" (N.L.) 2 i 23 kwietnia,
S/S. „Ibis" (R.L.) 16 kwietnia,
S/S. „Ceres" (N.D.L.) 9 i 30 kwietnia ,

Gdynia—Kopenhaga—Amsterdam—Porty Reńskie:
Statki (K.N.S.M.) odejdą: 4, 11, 18 i 25 kwietnia,

Gdynia—Kopenhaga:
Statki (D.P.D.S.) odejdą ok. 5. 15, i 25 kwietnia,

Gdynia—Kopenhaga:
S/S. „J. C. Jacobsen" (D.F.D.S.) 6, 13, 20 i 27 kwietnia,

Gdynia—Morze Śródziemne:
S/S. „Mansuria" (SL) 20 kwietnia,

Gdynia—Hamburg:
Statki (SB,JI, MR) odejdą: 2, 9, 16, 23 i 30 kwietnia,

Gdynia—Szczecin:
Statki (R. Ch. Gribel) odejdą 8 i 22 kwietnia,

Gdynia—Rio de Janeiro—Santos—Buenos Aires:
*) co 3 podróż — połączenie z Antwerpją.

PRACA STATKÓW POLSKICH W MARCU

P. P. „ŻEGLUGA PILSKA"

A. — Trampy:

S/S. „Katowice" — z drzewem z Gdańska do Dunkierki i Rouen, przeszedł w balaście do Breckton gdzie zabrał koks do Kopenhagi.

S/S. „Kraków" — z szynami kol. z Gdyni i drzewem z Gdańska 2 razy do Amsterdamu.

S/S. „Niemen" — na morzu Śródziemnem, dokąd zafrachtowany został na warunkach „Time Charter".

S/S. „Poznań" — z koksem z Amsterdamu do Kopenhagi, z węglem i koksem z Rotterdamu do Szczecina oraz z węglem z Gdańska do Norrköping.

S/S. „Toruń" — wyładował w Londynie cynk i drobn.; z Gdańska z węglem do Fredericia; z węglem z Gdyni do Slite i Kolding.

S/S. „Warta" — wyładował węgiel w Kristiansund i załadował węgiel w Hartlepool do Aarhus.

S/S. „Wilno" — wyład. węgiel w Rouen, zabrał koks z Rotterdamu do Kopenhagi.

S/S. „Wisła — wyład. w Gdyni tytoń i 2 razy z Gdyni do Gandawy i Amsterdamu z węglem.

B. — Linje regularne:

S/S. „Chorzów — z Rotterdamu do Gdyni z drobnicą i z Gdańska z drzewem do Nantes i La Pallice.

S/S. „Cieszyn" — wyładował w Tallinie i Helsingforsie drobnicę z Gdyni, załadował papier i drobnicę, zawiózł do Gdyni, wyładował, załadował drobnicę, przeszedł do Gdańska, uzupełnił ładunek, zawiózł do Rotterdamu, wyładował, załadował drobnicę, zawiózł do Gdyni, wyładował, załadował drobnicę, przeszedł do Gdańska, uzupełnił ładunek, zawiózł do Tallina, wyładował, przechodząc do Hangö osiadł we mgle na kamieniach koło Ulö w zatoce fińskiej.

S/S. „Śląsk — z drobn. z Rotterdamu do Gdyni, po wyład. z drobnicą z Gdyni do Tallinna i Helsinek, gdzie załad. papier do Gdyni; z drobnicą z Gdyni i Gdańska do Rotterdamu po wyład. zabrał drobn. do Gdyni.

S/S. „Tczew" — odbył 2, przewidz. rozkładem jazdy, podróże z Gdyni i Gd. do Rotterdamu z ład. drobnicy.

POLSKO-BRYTYJSKIE TOW. OKRĘTOWE

A. — Linja do Londynu:

S/S. „Warszawa"— odbył dwie podróże z Gdyni i Gdańska do Londynu, przewożąc ładunki drobnicy i pasażerów.

B. — Linja do Hull:

S/S. „Łódź" — odbył dwie podróże z Gdyni i Gdańska do Hull, przewożąc ładunki drobnicy.

S/S. „Rewa" — jak wyżej.

POLSKIE TRANSATLANTYCKIE TOW. OKRĘTOWE

Linja do Ameryki Północnej:

S/S. „Kościuszko" — dnia 4/III po zaokrętowaniu pasażerów i załadowaniu poczty i towarów odpłynął z Gdyni do Kopenhagi, gdzie wylądował część pasażerów i wyładował pocztę . Po uzupełnieniu ładunku i przyjęciu poczty odpłynął dnia 5/III z Kopenhagi do New Yorku. Dnia 17/III przybył do New Yorku, wylądował pasażerów, wyładował pocztę i towary. Po przyjęciu pasażerów i załadowaniu poczty i towarów, odpłynął dnia 21/III z New Yorku do Halifax, gdzie zaokrętował pasażerów i uzupełnił ładunek. Obecnie w drodze do Gdyni via Kopenhaga.

S/S. „Polonia" — w Gdyni przy nab. Holenderskiem na leżu zimowem,

S/S. „Pułaski" — dnia 9/III przybył z Halifax do Kopenhagi, wylądował część pasażerów wyładował pocztę i towary i tegoż dnia odpłynął do Gdyni, dokąd przybył dnia 10/III. Po wylądowaniu pasażerów oraz wyładowaniu poczty i towarów w dniu 14/III przeszedł do Stoczni w Gdańsku, celem dokonania remontu.

TOW. „POLSKAROB"

S/S. „Robur III" — odbył 4 podróże do portów: Kopenhaga, Malmö, Slemmestad i Stockholm, wożąc węgiel.

S/S. „Robur IV" — odbył 2 podróże do potów: Oslo i Rouen.

S/S. „Robur V" — odbył 3 podróże do portów: Bergen, Göteborg i Oslo.

S/S. „Robur VI" — odbył 3 podróże do portów: Bergen, Kopenhaga i Malmö.

TOW. „POLRYŻ".

S/S. „Kopernik" — unieruchomiony w porcie gdańskim.

Wydawca: Polska Agencja Telegraficzna — Redaktor: Waldemar Downarowicz.

Ceny ogłoszeń:

	str. 1/1	1/2	1/4	1/8
w tekście oraz okładka II. i IV. str.	zł 320	175	95	55
okładka III. str.	285	160	85	55
za tekstem	270	155	80	40

Ogłoszenia drobne — 35 gr za słowo

Zakłady Graficzne Bolesława Szczuki, Wąbrzeźno-Pom.